Band-Ausgabe.

6

[D]as strategische und taktische Zusammenwirken von Heer und Flotte

Von

v. Janson
Generalleutnant z. D.

Berlin
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstrasse 68—71

Das strategische und taktische Zusammenwirken

von

Heer und Flotte.

Von

v. Janson,
Generalleutnant z. D.

Band-Ausgabe.

Berlin.
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68–71.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW12, Kochstraße 68–71.

Dem Andenken

des verewigten Generals der Infanterie

v. Stosch,

weiland Chef der Admiralität und Staatsminister

in Dankbarkeit gewidmet.

Vorwort.

General der Infanterie v. Stosch, der erste „Chef der Admiralität“, hat sich in gleichem Maße um Heer und Flotte verdient gemacht, in jenem war er als Führer wie in der Verwaltung eine Autorität, für diese ein bahnbrechender Organisator. Sein Name sollte kennzeichnend sein für die Absicht dieses Buches, einen Beitrag zu liefern zur Entwickelung des Verständnisses für das neidlose Zusammenwirken der beiden großen Körper, die nur *eine* gemeinsame Aufgabe haben, — den Schutz des Vaterlandes unter Führung des *einen* Kriegsherrn, Sr. Majestät des Kaisers.

Ich persönlich versuche hiermit eine Schuld des Dankes abzutragen — leider nicht mehr dem Lebenden. General v. Stosch gab mir vor einem Vierteljahrhundert die erste Anregung zur Beschäftigung mit diesem Stoffe, den ich seitdem nicht aus dem Auge gelassen habe. Selbstredend muß ich mich trotzdem als Laie im Seewesen bekennen und würde für Belehrung dankbar sein, wenn mir auf diesem Gebiete trotz der angestrebten Zurückhaltung sachliche Irrthümer unterlaufen sein sollten.

Der Verfasser.

Inhaltsverzeichniß.

A. Die Nothwendigkeit des Zusammenwirkens.

Preußen und Deutschland haben ihre das Reich gestaltenden letzten Kriege ohne zu wirksamem Eingreifen in die Ereignisse geeignete Seestreitkräfte geführt. 1864 war unsere Flotte nicht einmal der dänischen gewachsen, und doch handelte es sich um den Kampf gegen ein Inselreich. Die Sorge hierüber geht wie ein rother Faden durch Moltkes „Militärische Korrespondenz"; zunächst stellte er fest, daß lediglich das dänische Heer auf der Halbinsel das Operationsobjekt sein könne; den Frieden in der Hauptstadt zu diktiren, war nicht möglich, weil man nicht landen konnte; man vermochte auch die Organisation von Neuformationen auf den Inseln nicht zu hindern, ebenso wenig das Ausweichen der Armee auf letztere, wo ihr nicht mehr beizukommen war; als Folge drohte eine endlose Verzögerung der Entscheidung, besonders gefährlich wegen der drohenden Intervention anderer Mächte. Wenn schließlich der Feldzug trotzdem ein glückliches Ende nahm, so ist das in erster Linie der ungewöhnlichen Uebermacht zu danken, welche gegen Dänemark ins Feld geführt und noch in hohem Maße ohne Schwierigkeit verstärkt werden konnte. Hätte aber der Blumenthalsche Plan eines frühzeitigen Ueberganges bei Ballegard nach Alsen ausgeführt werden können, was mangels einer leistungsfähigen Flotte unterblieb, so wäre voraussichtlich der Krieg wesentlich früher beendet, vor Allem der so viel Blut kostende Sturm der Düppeler Schanzen vermieden worden. Andererseits wäre die dänische Flotte bei größerer Energie

wohl in der Lage gewesen, uns mehr Schwierigkeiten zu bereiten, im Besonderen den Uebergang nach Alsen zu verhindern.

1866 war die österreichische Flotte durch die italienische in Anspruch genommen, so daß unsere Küsten und unser Handel ungefährdet blieben.

Bei Beginn des Krieges 1870 mußte sich Deutschland zur See mit Rücksicht auf die große Ueberlegenheit des Gegners auf die reine Defensive beschränken. Mangelnder Unternehmungsgeist der unvollständig ausgerüsteten französischen Seestreitkräfte ließ es zu einer Aktion nicht kommen, eine geplante Landung im größeren Stil unterblieb infolge der schnellen und völlig überraschenden deutschen Erfolge zu Lande.

Der Gedanke eines planmäßigen Zusammenwirkens von Landheer und Flotte ist somit bei uns praktisch noch nicht zur Ausführung gekommen und war lange Zeit kaum Gegenstand eingehender Erwägung, weil unsere eigenen Seestreitkräfte viel zu gering für wirksame Thätigkeit waren. Unsere Flotte ist stärker geworden, und das Wort unseres Allerhöchsten Kriegsherrn bürgt für das unablässige Streben nach weiterer Ausgestaltung. Damit steigert sich auch das Bedürfniß der Klärung der Begriffe über die richtige Verwendung.

Die Nothwendigkeit des Zusammenwirkens folgt einfach aus dem Zwecke jeder kriegerischen Handlung, wie er uns seit Clausewitz geläufig ist, der „Vernichtung der feindlichen Streitkräfte"; hierzu bedarf es der Anspannung aller Kräfte und ihrer planmäßigen Verwendung. Nimmt man den Landkrieg allein, so gilt das heute für unbestritten: Man erachtet jede Abzweigung von dem auf die Bekämpfung der feindlichen Hauptmacht als alleiniges Objekt gerichteten Heere für ein Uebel, das man nur gezwungen in den Kauf nimmt, weil dadurch die Wahrscheinlichkeit der Ueberlegenheit der Kräfte an entscheidender Stelle vermindert wird. Eine Heeresabtheilung auf einem gesonderten Kriegsschau-

platze kann eine ehrenvolle Aufgabe im Kampfe gegen einen Sondertheil der feindlichen Armee oder gegen eine Volksbewaffnung oder in Ueberwältigung eines Waffenplatzes erfüllen, eine an sich nützliche, in der Einnahme von Provinzen und Städten mit reichen Mitteln zur Fortführung des Krieges oder in der Vertheidigung solcher gegen den Feind; vom Gesichtspunkte der Heeresleitung indessen wird eine Entsendung von Truppen zu solchem Zwecke nur nützlich sein, wenn sie gleichzeitig geeignet ist, den Gegner zu hindern, mit überlegenen Kräften in die Hauptoperationen einzugreifen und ihn mehr zu schwächen als die eigene Armee, sowie wenn ohne jene materiellen Mittel der Krieg nicht zur baldigen Entscheidung geführt werden kann. Wird aber diese Sicherheit des Erfolges der Hauptoperation durch die Abzweigung verringert, so ist diese ein schwerer Fehler. Man kann unter Umständen den Gegner auf gesonderten Kriegsschauplätzen gewähren lassen in Organisation und Operation, wenn nur die Hauptentscheidung günstig ausfällt, bevor jene neuen feindlichen Kräfte heran sind. Man verzichtet auch besser auf eine nur durch Einsetzen beträchtlicher Streitkräfte mögliche Beitreibung von Kriegsmitteln, wenn man auch ohne diese die Entscheidung frühzeitig zu erringen vermag.

Aber auch dann, wenn der Kampf auf getrennten Kriegsschauplätzen ohne das Ziel schließlichen unmittelbaren Zusammenwirkens unvermeidlich ist, muß der Zusammenhang der Operationsideen doch immer gewahrt werden, wenn nicht der Begriff einer planvollen Kriegführung überhaupt aufhören soll.

Dasselbe gilt vom Zusammenwirken der Flotte mit dem Landheere, mit dem einzigen Unterschiede, daß das unmittelbare der seltenere Fall ist, weil im Wesentlichen jeder Theil doch auf sein Element angewiesen bleibt, aber das Ziel muß dasselbe sein und der Oberbefehl ein gemeinsamer. Eine Flotte, welche nur Sonderzwecke verfolgt, lediglich ein Duell mit den feindlichen Schiffen auskämpft, in dem vielleicht beide Theile der Vernichtung anheimfallen,

oder die sich ohne Zusammenhang mit dem Kriegsplan gegen feindliche Häfen wendet oder allein die Schädigung des feindlichen Handels auf offenem Meere sich zum Ziele setzt, kann an sich ganz Nützliches leisten, indem sie den Gegner schädigt, für die Entscheidung des Krieges aber wird sie erst wahrhaft nützlich, wenn ihre Thätigkeit im Rahmen der Gesammtoperationen vor sich geht. In diesem Sinne kann auch nicht als zutreffend anerkannt werden, wenn Kapitän z. S. Galster „die Verwendung der Flotte in gemeinsamer Operation mit dem Landheere" als einen „Spezialfall des Seekrieges" bezeichnet;*) das wäre richtig, wenn lediglich das unmittelbare Zusammenwirken gemeint wäre.

Dies Alles ist immer so gewesen, und alle wirklichen Feldherren, welche über eine Flotte verfügten, haben von ihr für die Niederwerfung des Gegners Nutzen zu ziehen gewußt. Wir können da bis in das Alterthum zurückgehen, und wie dies Zusammenwirken in den Perserkriegen und in den punischen Kriegen stattfand, lernten wir bereits in der Schule. Aber früher waren nur diejenigen zur Inanspruchnahme einer Flotte für ihre Operationen gezwungen, welche überseeische Kriege führten, und selbst Napoleon, der sicherlich den Werth der Seestreitkräfte kannte und sich ihrer zu bedienen wußte, errang seine beispiellosen Erfolge in Deutschland ohne ihre Mitwirkung.

Heute aber liegen die Verhältnisse anders, und zwar nicht so infolge der Fortschritte der Bewaffnung, der so wesentlich veränderten Natur der Kriegsschiffe oder der neuen Kampfesweise, sondern mehr aus Gründen nationalökonomischer Natur. Gelang es nämlich früher selbst bei langandauernden Kriegen, die Armee hauptsächlich aus dem eigenen und dem feindlichen Lande zu ernähren, so ist das mit dem Anwachsen der Heere dauernd schwieriger geworden und zur Zeit in den meisten Fällen eine Unmöglichkeit.

---

*) v. Löbells Jahresberichte über die Veränderungen und Fortschritte im Militärwesen. 1899. S. 893.

Der durch den Friedenskongreß in weiteren Kreisen bekannt gewordene Kaiserl. Russische Wirkliche Staatsrath Johann v. Bloch hat in dem IV. Bande seines großen Werkes „Der Krieg" nachzuweisen versucht, wie lange die einzelnen europäischen Länder aus eigenen Mitteln sich zu ernähren vermögen, und gelangt dabei zu dem Ergebniß,*) daß das selbstgebaute Getreide noch vor fünf Jahren zur Ernährung der Bevölkerung in Oesterreich ungefähr ausreichte, daß Frankreich aber für einen Monat des Jahres fremdes Getreide brauchte, Italien für 2½ Monate, Deutschland für zwei bis drei Monate, England aber für neun Monate; nur Rußland sollte einen Getreideüberschuß von 21,6 pCt. über den eigenen Verbrauch haben. Da aber das Verhältniß von Produktion und Verbrauch sich stetig ungünstiger gestaltet hat und sich immer ungünstiger gestalten muß, wo die Bevölkerung zunimmt, sowie da, wo die wachsende Industrie dem Getreidebau Boden entzieht, so muß das Bedürfniß nach Zufuhr ausländischer Nahrungsmittel und namentlich von Getreide sich stetig steigern. Auf die Genauigkeit jener Zahlen kommt es für uns hier nicht an, nur auf die Thatsache des Bedarfs und die Art seiner Deckung. Die einfachste Lösung ist das Leben aus Feindes Land, wie es bei unseren ausgesprochenen Offensivkriegen möglich war, aber auch bei diesen war ein dauernder Nachschub unentbehrlich. Ein durch die Umstände in die strategische Defensive versetztes Land aber bleibt lediglich auf das angewiesen, was es selbst produzirt und nicht ausgeführt hat, was es an eingeführten Nahrungsmitteln aufgespeichert hat und

*) „Der Krieg. Von Johann v. Bloch. Uebersetzung des russischen Werkes des Autors: Der zukünftige Krieg in seiner technischen, volkswirthschaftlichen und politischen Bedeutung. Band IV. Die ökonomischen Erschütterungen und materiellen Verluste des Zukunftskrieges." Dieser Band des im Uebrigen die Schrecken des Krieges in bestimmter Absicht ausmalenden Werkes liefert außerordentlich interessantes und werthvolles statistisches Material. Auch die eigenartigen Schlußfolgerungen, selbst wenn man sie nicht in allen Konsequenzen als berechtigt anerkennen will, sind höchst beachtenswerth.

was noch während des Krieges produzirt und eingeführt werden kann. Man könnte nun wohl sagen, ein jedes Land müsse für den Kriegsfall die erforderlichen Getreidevorräthe in Magazinen bereit halten wie einst jener ägyptische Herrscher auf Josephs Rath für die bevorstehenden Nothjahre; im Zusammenhange damit müsse Ein- und Ausfuhr geregelt werden, man habe damit gleichzeitig eine Reserve für wirthschaftliche Nothstände im Frieden und ein Mittel zur Regulirung der Preise gleichmäßig im Interesse der produzirenden wie der konsumirenden Bevölkerung. Indessen selbst die theoretische Richtigkeit eines solchen etwas utopisch erscheinenden Gedankens vorausgesetzt, so würde der Ausführung allein Folgendes entgegenstehen: Zur Anhäufung solcher Vorräthe in allen Ländern würde die Produktion der ganzen Erde nicht ausreichen, weil die Voraussetzung eine Gesammtüberproduktion wäre, die doch wohl nicht vorhanden ist; der Nahrungsbedarf im Kriege übersteigt selbst bei einer Verminderung der Menschenzahl denjenigen im Frieden; der Bedarf ist überaus schwankend, je nachdem noch das ganze eigene Land zur Deckung zur Verfügung steht oder nur Theile, und je nach der Jahreszeit, d. h. ob noch während des Krieges Getreide geerntet werden kann oder nicht, und weil der Anbau von Getreide und auch die Ernte wegen Menschenmangels während des Krieges nur unvollkommen besorgt werden können; außer dem Getreide bedarf es großer Mengen von Fleisch zur Ernährung, und die Magazinirung von Fleischkonserven kann doch immer nur in beschränktem Maße erfolgen.

Einfuhr von Lebensmitteln während des Krieges ist also gar nicht zu entbehren, wenn nicht Heer und Bevölkerung in die Lage einer mehr oder weniger gut verproviantirten Festung gerathen sollen. Sie werden trotz größter Tapferkeit schließlich ausgehungert, und das Erliegen ist nur eine Frage der Zeit, wenn es nicht gelingt, rechtzeitig sich einen Weg zu öffnen, um von außen die Nahrungsmittel zu ergänzen. Das ist von vornherein möglich, wenn ein befreundetes Land angrenzt, welches selbst Ueberproduktion an Getreide

und Fleisch hat oder offene Häfen, welche eine indirekte Einfuhr nach dem kriegführenden Lande vermitteln. Von Ueberproduktion kann aber höchstens bei Rußland die Rede sein, und die Häfen eines „verbündeten Landes" können ebenso gut blockirt werden wie die eigenen. Daraus ließe sich der Schluß ziehen, daß unter Umständen die Neutralität eines Nachbarn nützlicher sein kann als sein Bündniß, wenn man sich von seiner aktiven Mitwirkung nicht allzuviel verspricht; wie wenig aber die Zufuhr auf neutralen Schiffen durch einen „neutralen" Hafen thatsächlich gesichert ist, dafür sprechen sogar Vorfälle der neuesten Zeit, in welchen allein ein unbegründeter Verdacht zu Beschlagnahmen führte, überhaupt der Umstand, daß nichts mehr von dem Belieben des Stärkeren abhängt als die Auslegung des sogenannten internationalen Seekriegsrechts.

So bleibt denn nur *eine* zweifelsfreie Lösung der Ernährungsfrage: die Thätigkeit einer genügend starken Flotte zum Schutze der Einfuhr in die *eigenen* Häfen. Das ist die erste, aber keineswegs einzige Aufgabe der Seestreitkräfte bezüglich ihrer Mitwirkung im Kriege, *allein* schon genügend, um das Bedürfniß einer *leistungsfähigen* Marine zu begründen — ohne sie ist die Ernährung des Landheeres nicht gesichert.

Selbstredend sind nicht alle Staaten gleichmäßig zur Entfaltung einer starken Seemacht befähigt; Küstenentwickelung und das Vorhandensein geeigneten Mannschaftsersatzes, sowie Leistungsfähigkeit der heimischen Industrie und Geldmittel sind maßgebend, vor Allem aber die geschichtliche Entwickelung; eine Flotte wie die englische läßt sich nicht ohne Weiteres einholen. Wer aber nicht lediglich auf Verbündete zur See angewiesen ist, muß trotzdem *streben*, wenigstens *nach Möglichkeit* auf *eigenen* Füßen zu stehen, wenn er überhaupt auf die Wahrung seiner Interessen durch Andere noch Einfluß ausüben will. Für den Kampf gegen eine überlegene Seemacht wird allerdings die *Politik* durch zweckmäßige Maßnahmen Vorsorge treffen müssen, aber auch der gewandteste Politiker wird

eine zum Bündniß geneigte Macht nur dann finden, wenn der Staat, den er vertritt, selbst ein begehrenswerther Verbündeter ist, und diese Eigenschaft wird man doch einem Lande ohne Achtung gebietende Marine nicht mehr unbedingt zuerkennen können. Wohl dem Staate, der solche Aushülfen ein für allemal entbehren kann — er hat, wie heute England, das „command of the sea“ und vermag für seine Bundesgenossenschaft einen hohen Preis zu fordern.

Die übrigen Fälle, in welchen die Mitwirkung der Flotte nützlich ist, bleiben den folgenden Erläuterungen vorbehalten, aber auch die Flotte bedarf unter Umständen unbedingt der Unterstützung des Landheeres, in erster Linie bei überseeischen Unternehmungen. Sie vermag wohl allein uncivilisirten Völkern gegenüber „Strafakte“ auszuüben, Küstenbefestigungen und offene Häfen zu beschießen und zu überwältigen, einen dauernden Erfolg aber selbst in solchen Fällen nur zu erringen, wenn sie eine genügende Zahl von Truppen mitführt, welche das Errungene auszunutzen und festzuhalten vermögen, ohne daß die Schiffsbesatzung ungebührlich geschwächt oder die Bewegungsfreiheit der Schiffe gehemmt wird. Schon die Bekämpfung einer Seefestung bedarf der Unterstützung von Landtruppen, weil zum Kampf um eine überhaupt widerstandsfähige Festung in erster Linie die Einschließung und Unterbindung der Lebensadern und zuletzt die Besitznahme, nöthigenfalls durch Sturm, gehört. Handelt es sich aber um überseeische Unternehmungen, so muß wieder die auf besonderer Transportflotte mitzuführende Landmacht nach erfolgter Landung die Hauptthätigkeit übernehmen, die Flotte, welche den Transport ermöglicht und gesichert hat, wird zur Basis und Rückendeckung der ausgeschifften Truppen, und so erreicht die Wechselwirkung zwischen den beiden Faktoren der nationalen Wehrkraft den Höhepunkt. Trotzdem ist dieser Fall nicht an die Spitze der Besprechung gestellt worden, weil er für unsere Verhältnisse erst in zweiter Linie in Frage kommt.

B. Die Natur des Zusammenwirkens.

Die Natur des Zusammenwirkens zwischen Land- und Seestreitkräften mußte bereits bei Gelegenheit des Nachweises der Nothwendigkeit angedeutet werden, bedarf aber noch näherer Erörterung.

Schon das Zusammenwirken von Heerestheilen kann ein sehr verschiedenartiges sein; die äußersten Gegensätze lassen sich bezeichnen durch den Kampf von Armeen auf ganz getrennten Kriegsschauplätzen ohne gemeinsamen Oberbefehl einerseits und durch die einheitlich geleitete Operation von Theilen derselben Armee auf demselben Kriegsschauplatze in unmittelbarer Verbindung andererseits, wenn dieselbe auch erst in der Schlacht erreicht wird. Entsprechend kann sich das Verhältniß zwischen Heer und Flotte gestalten, nur sind naturgemäß die Fälle engster Verbindung seltener, da nur ein beiderseitig an der Küste geführter Krieg eine solche gestattet. Die Kriegsgeschichte lehrt, wie wichtig auch bei räumlich weit getrennten Operationen ein gemeinsamer Oberbefehl ist; wir finden ihn überall als die Vorbedingung großer Erfolge. Friedrich der Große und Napoleon verzichteten nicht auf eine Einwirkung auch auf den Gang der Dinge auf weit entlegenen Kriegsschauplätzen, und doch verfügten sie noch nicht über Eisenbahnen und Telegraphen, Friedrich der Große noch nicht einmal über Chausseen, aber sie verfielen auch nicht in den Fehler des Wiener Hofkriegsraths, der die Armeen am Gängelbande führen wollte. Es ist sehr schwer, das richtige Maß der Einwirkung festzustellen, es muß sich ganz nach den Umständen richten und kann alle Grade durchmachen vom Befehl bis zur Direktive. Diese ist für getrennte Kriegsschauplätze die Regel, also auch für die gemeinsame Leitung von Heer und Flotte. Schon in den Verhältnissen des Landkrieges soll die Direktive „den Zweck betonen, auf den es ankommt, die Mittel

zur Ausführung aber überlassen";*) das wird noch mehr zur Nothwendigkeit für jenes Zusammenwirken; es ließe sich kein größerer Fehlgriff denken als der, vom Lande aus Einzelanordnungen für die Flotte zu erlassen oder umgekehrt; Ausnahmen können allenfalls beim Kampf um Küstenbefestigungen und Landungen vorkommen. Das gemeinsame Oberbefehlsverhältniß schließt große Schwierigkeiten ein, es soll in den späteren Abschnitten noch für die einzelnen Fälle erörtert werden. Die Kriegsgeschichte lehrt, daß selbst in den disziplinirtesten Armeen das Verhältniß der Armeeführer zum großen Hauptquartier leicht zu Reibungen führt — wir brauchen nur die „Militärische Korrespondenz" des Feldmarschalls Moltke**) zu lesen —; diese Schwierigkeit muß wachsen, wo es sich um Land- und Seestreitkräfte handelt. Deutschland ist in diesem Punkte in günstigerer Lage als die übrigen Mächte, weil es ein für allemal in seinem Kaiser seinen Oberfeldherrn zu Lande und zu Wasser hat.

Die Aufgabe des großen Hauptquartiers, die Operationen zu Lande und zu Wasser zu leiten, bedingt auch eine angemessene Zusammensetzung aus Organen der Armee und der Marine; dasselbe trifft für jedes Oberkommando mit gemischten Streitkräften zu. Wichtig ist es, daß diese Organe im Stande sind, sich miteinander und mit dem Feldherrn voll zu verständigen; das erfordert eine verhältnißmäßig weitgehende Kenntniß der Kampfesweise und überhaupt der Lebensbedingungen der anderen Kategorie; die Auswahl der betreffenden Offiziere muß daher eine sehr sorgfältige sein. Der sachverständigste und genialste Marineoffizier füllt in einem solchen gemischten Stabe seinen Platz nicht aus, wenn ihm die Begriffe für den Landkrieg fehlen, und ebenso umgekehrt. Alle aber müssen von der Ueberzeugung durchdrungen sein, daß jede eifersüchtige Regung in solcher Lage nicht nur thöricht, sondern pflichtwidrig ist,

*) Felddienst-Ordnung vom 1. Januar 1900. Nr. 50.

**) Moltkes militärische Werke. I. Militärische Korrespondenz. Berlin 1892 bis 1897. E. S. Mittler & Sohn.

und daß es keine gesonderten Ziele für Heer und Flotte giebt, sondern nur das eine, die Niederwerfung des Feindes, gleichgültig, wo und durch wen die Hauptentscheidung fällt.

Wir kommen nun zu den verschiedenen Arten des Zusammenwirkens, das wir zunächst als strategisches und taktisches unterscheiden. Jenes ist dauernd und darf während des ganzen Feldzuges nicht aufhören, dieses ist nur zeitweise möglich, es spielt eine Rolle im Küstenkriege und bei Landungen.

Das strategische Zusammenwirken ist ein verschiedenes, je nachdem es sich um einen Krieg zweier Mächte mit gemeinsamer Landgrenze handelt oder zweier durch das Meer getrennten Länder. Ferner ist das gegenseitige Stärkeverhältniß der Streitkräfte zu Lande und zu Wasser maßgebend, sowie die Frage, wo der Schwerpunkt der Aktion liegt, beim Heer oder bei der Flotte; letzteres kann, soweit es sich um einen großen Krieg handelt, zur Zeit nur in England der Fall sein; dennoch sind auch für andere Mächte überseeische Kriege in kleinerem Maßstabe denkbar, in denen dies Verhältniß eintritt. Von der Stärke wird es auch abhängen, worin bei einem Landkriege die Thätigkeit der Flotte bestehen kann, ob im Wesentlichen nur in der Ermöglichung der Ernährung der Armee, was schon den Schutz des Handels einschließt, oder auch in unmittelbarer Unterstützung der Operationen, sei es bei Gelegenheit einer Landung oder durch Abwehr einer solchen, oder geradezu durch Vernichtung der feindlichen Flotte.

Das taktische Zusammenwirken ist gleichfalls verschieden, je nachdem an der betreffenden Stelle der Schwerpunkt auf den Land- oder Seestreitkräften liegt, ferner je nachdem es sich um eine Feldschlacht an der Küste oder um den Angriff auf eine Befestigung oder um eine Landung handelt.

In diesem Sinne ist im Folgenden der Stoff eingetheilt.

C. Das strategische Zusammenwirken.

I. Die Anwendbarkeit der strategischen Begriffe des Landkrieges auf den Seekrieg und die daraus zu ziehenden Folgerungen.

1. Allgemeines.

Zunächst bedarf es einer Klärung der Frage, inwieweit die in der Armee geläufigen — nach heutigem Standpunkte — ungemein einfachen strategischen Begriffe, Bezeichnungen und Lehren auch auf die Flotte sowie auf das gemeinsame Verhältniß anwendbar sind. So sehr die Kriegskunst Aenderungen unterworfen ist, bedingt nicht allein durch Neuerungen in der Waffentechnik, sondern mindestens in demselben Maße durch Fortschritte im Kulturleben der Völker und Umwälzungen im Staatswesen, so bleiben doch gewisse „ewige Wahrheiten“ als „Grundsätze“ bestehen, und man sollte meinen, daß solche für das eine Kampfwerkzeug ebenso gelten müßten wie für das andere. Das trifft auch zu; indessen bedarf es in jedem Einzelfalle eingehender Prüfung, ob es nicht eine Täuschung war, wenn man in einer Lehre etwas Unveränderliches und allgemein Gültiges zu erkennen glaubte. Eine nicht vorhergesehene Aenderung der bisher für unveränderlich gehaltenen Vorbedingungen kann einen „Grundsatz“ in den Bereich der nur noch historisch interessanten Lehren verweisen, und auch in der Gegenwart ist eine allgemein richtige Kriegslehre nicht immer unbedingt richtig, auf eine einzelne Waffe angewendet. So wird Niemand den allgemein aufgestellten Satz bestreiten wollen, daß der Angriff der Feuervorbereitung bedarf, und doch ist er völlig unzutreffend für den Kampf von Kavallerie gegen Kavallerie ohne Unterstützung anderer Waffen. Nun sind aber die Grundbedingungen der Operationen und des Kampfes zu Lande und zu Wasser mindestens so verschieden

wie die Kampfverhältnisse in dem angeführten Beispiel; eine einfach mechanische Uebertragung von Lehren würde daher zu Trugschlüssen führen.

2. Operationsbasis und rückwärtige Verbindungen (Etappenstraßen, Kohlenstationen, Kabel).

Der strategische Begriff, von dem früher Alles ausging, ist derjenige der Operationsbasis. Wir bezeichnen damit für das Heer das Stück Land, das, hinter ihm liegend, durch gesicherte Verbindungen mit ihm verknüpft, Bedürfnisse und Ersatz aller Art liefert. Solange es keine Eisenbahnen gab, bedurfte es beim Vorrücken einer gewissermaßen sprungweisen Vorschiebung der Basis, wenn der Nachschub nicht zu spät an sein Ziel gelangen sollte, ein Prinzip, welches in seiner äußersten Konsequenz im vorigen Jahrhundert die Operationen geradezu von der Broterbackung abhängig machte; nur für den Nachschub von Menschen und Munition blieb man immer unmittelbar auf die Heimath angewiesen. Eisenbahn und Telegraph, verbunden mit dem System der Verpflegung, durch freihändigen Ankauf und Beitreibung an Ort und Stelle, haben hier zu einer größeren Unabhängigkeit und Beweglichkeit geführt; sie ermöglichen andererseits aber auch die Heranziehung von Vorräthen aller Art, auch aus größter Ferne. So spielt denn nicht mehr wie früher Gestalt und Größe der „Basis" eine Rolle, wohl aber die Zahl und Leistungsfähigkeit der gesicherten Verbindungen (Eisenbahnen, Land- und Wasserstraßen, Telegraphenverbindungen) nach der Heimath, also das, was wir praktisch als Etappenstraßen bezeichnen.

Für die Flotte ist die natürliche Operationsbasis die eigene Küste, im Besonderen die Kriegshäfen, in denen die Schiffe ausgerüstet werden, wie auch ein Armeekorps mit einer Reihe seiner Bedürfnisse dauernd auf seinen Korpsbezirk angewiesen bleibt. Hier tritt nun aber sehr bald das Unterscheidende in den beiderseitigen Verhältnissen hervor: Trotz aller durch die Eisenbahnen gewähr-

leisteten Beweglichkeit stellen sie doch festliegende Straßen dar, und selbst eine gebotene operative Schwenkung kann eine Armee nicht dauernd in eine Lage mit der Heimath abgewandtem Rücken bringen, ohne sie von den natürlichen rückwärtigen Verbindungen zu lösen und damit ernstlich zu gefährden. Die Flotte dagegen ist nicht durch so starre Straßen mit der Heimath verknüpft, das Meer ist, abgesehen von den Theilen nahe der Küste, im Besonderen den Engen, fast unbegrenzt „gangbar", und eine Frontveränderung auf hoher See hat kaum eine strategische Bedeutung. Fast umgekehrt wie beim Heere werden die Schiffe bewegungsfreier, wenn sie sich von der heimischen Küste (überhaupt von einer Küste) entfernen. Und doch besteht wieder gerade auf hoher See eine eigenartige Beschränkung der Bewegungsdauer, eine Folge desselben Systems, welches die Fahrzeuge der Jetztzeit zu den größten Leistungen befähigt, der Fortbewegung durch den Dampf: Die modernen Dampfschiffe sind verhältnißmäßig unabhängig von Wind und Wetter, sie stellen selbst Trinkwasser aus dem Meereswasser her, sie haben genügenden Fassungsraum für reichlichen Proviant; so wäre ihre Leistungsfähigkeit fast unbegrenzt, wenn sie nicht der Kohlen bedürften wie die Pferde des Futters, der Kohlenbedarf mit der Schnelligkeit der Fahrt wüchse und der mitführbare Vorrath mit Rücksicht auf die ausgedehnten anderweitigen Raumanforderungen nur ein beschränkter wäre. Die Zeiten doppelter Verwendung eines Schiffes als Dampfer und Segelschiff sind vorüber, die letzten Exemplare dieses Typus werden als Schulschiffe aufgebraucht, und eine Rückkehr zu diesem System würde anderen Marinen gegenüber dasselbe bedeuten, als wenn unsere Infanterie aus Besorgniß vor den Schwierigkeiten des Munitionsersatzes ein veraltetes, minder leistungsfähiges Gewehrmodell wieder aufnehmen wollte. Für die dauernde Erhaltung der Bewegungsmöglichkeit muß also in anderer Weise gesorgt werden: Für jedes Schiff ist ein bestimmter „Aktionsradius" festgestellt, d. h. die Strecke, welche es ohne Ergänzung des höchstbemessenen Kohlen-

vorrathes zurückzulegen vermag, und zwar sowohl für die größtmögliche Geschwindigkeit wie für die Zurücklegung von 10 Knoten (Seemeilen) in einer Stunde. Der Aktionsradius des in dieser Beziehung am ungünstigsten ausgestatteten Schiffes bestimmt schließlich den des ganzen Geschwaders, wenn die Kampfkraft zusammengehalten werden soll, er beschränkt die Verwendung ungemein; aber auch das Landheer muß Pausen machen, um zu ruhen und zu essen, und das Schiff bedarf, solange nur sein Heizmaterial ausreicht, einer Ruhe nicht. Eine Abhülfe kann auf zwei verschiedenen Wegen geschaffen werden, nämlich durch Schaffung von Etappenstraßen und durch die Mitführung von Kohlenschiffen. Ohne eins von beiden könnte sich die Flotte, streng genommen, nur um den halben Aktionsradius von der eigenen Küste entfernen, wenn sie nicht bewegungs- und damit gefechtsunfähig werden soll. Die Flotte bedarf daher einer schon im Frieden festgelegten Etappenstraße, d. h. einer Reihe von Kohlenstationen, deren Entfernung dem durchschnittlichen Aktionsradius entspricht, und die so befestigt sind, daß der Gegner sich ihrer nicht ohne Weiteres bemächtigen kann. Ein Hülfsmittel bleibt außerdem Kohleneinnahme in befreundeten oder neutralen Häfen, durch gewaltsame Fortnahme an feindlichen Plätzen und durch Wegnahme feindlicher Kohlenschiffe. Ob die Ergänzung aber in neutralen Häfen möglich ist, wird immer fraglich bleiben, man braucht sich nur an die Schwierigkeiten zu erinnern, welche dem deutschen großen Kreuzer „Deutschland" bei seiner Fahrt nach Japan vor drei Jahren erwuchsen. Auch das Schicksal des Geschwaders des spanischen Admirals Camara ist bezeichnend, das, im letzten spanisch-amerikanischen Kriege nach Asien entsendet, bereits in Suez umkehren mußte, weil es in den „neutralen" Häfen keine Kohlen erhielt.

Das andere Mittel, die Mitführung von Kohlenschiffen, würde an sich die Flotte am unabhängigsten machen, aber es hat mit solchen Schiffen wie mit allen die Kolonnen und Trains der Armeen vertretenden Fahrzeugen seine eigene Bewandtniß. Man kann dazu

nur schnellfahrende Fahrzeuge brauchen; sie müssen eigentlich schneller fahren können als die eigentlichen Kriegsschiffe, weil sie im Gefecht abbleiben und jene doch später einholen sollen, und um nicht zu leicht dem Feinde in die Hände zu fallen; das gegebene Material wären also schnellfahrende Frachtdampfer der großen Linien. Dieselben können aber nur eine schwache Armirung tragen wegen ihres Baues und um ihre volle Tragkraft für den Hauptzweck ausnutzen zu können, zumal auch ihr eigener Bedarf an Heizmaterial ein großer ist. Der Umstand der leichten Armirung aber wird in vielen Fällen die Beigabe besonderer Begleitschiffe erforderlich machen, was eine Schwächung der Kampfkraft bedeutet. Bei einer großen Flotte fällt das weniger ins Gewicht, da sind genügend zahlreiche Fahrzeuge zweiten Ranges, besonders älterer Art, für solche Zwecke vorhanden, eine kleine Flotte muß aber mit jedem einzelnen Schiffe geizen. So ist denn wieder darauf zurückzukommen, daß Kohlenstationen in richtigen Entfernungen im Frieden vorhanden sein müssen. England hat ein Netz solcher Ergänzungsstellen über die ganze Erde. Deutschland fängt an, solche zu errichten, hat aber noch nicht einmal eine Etappenstraße nach seinen größten Kolonien. Selbstredend wird eine vorsorgliche Marineverwaltung alles thun, um auch diese Schwierigkeiten zu überwinden; es wird die möglichst große Kohlenausstattung der einzelnen Schiffe vorgesehen, die Leistungsfähigkeit genau ermittelt, so daß unvorhergesehenes Versagen ausgeschlossen ist, es werden Versuche mit Kesselkonstruktionen und Heizmitteln angestellt, welche den „Aktionsradius“ zu vergrößern geeignet sind. Aber solche Ersatzmittel sind auf die Dauer nur nützlich, wenn das eigene Land sie hervorbringt und durch ihren Bezug keine Abhängigkeit vom Auslande entsteht.

Ein integrirender Theil der Etappenlinie auf dem Lande ist der Telegraph. Auch im Meere liegen Kabel, aber sie gehören fast durchweg England, welches das Meer der ganzen Erde als seinen Besitz in Anspruch nimmt. Selbst für die neutralen und „befreundeten“

Staaten sind zur Zeit die Kabel, welche Europa mit dem Kriegsschauplatze der Buren verbinden, so gut wie gesperrt, selbstredend werden sie es für eine kriegführende Macht, die nicht direkt mit England für diesen Fall verbündet ist, erst recht sein. Ein Land, welches seine Flotte brauchen oder auch nur seine Kolonien festhalten will, bedarf auch der eigenen unterseeischen Telegraphenverbindung, sonst ist es einfach von der Gnade der großen Seemacht abhängig.

Nun könnte man entgegenhalten, daß ein ganz unmöglicher Zustand entstände, wenn die Mächte überall Kohlenstationen errichten und Kabel legen wollten, so daß eine *jede* für sich die Erde umspannt und Besitz ergreift vom Ozean wie jetzt England. So ist die Sache aber nicht zu denken, es kommt nur darauf an, Verbindungen mit den hauptsächlichsten eigenen Interessensphären zu haben. Die Etappenlinien auf dem Lande werden dadurch gesichert, daß sich die Armee vor ihnen befindet, und durch zu ihrem besonderen Schutze bestimmte Truppen zweiter Ordnung, welche nicht direkt der Feldarmee entzogen werden; die Kohlenstationen kann man befestigen, aber die unterseeischen Kabel liegen frei, und es ist eine Frage, welche technischer Entscheidung bedürfte, ob es nicht möglich wäre, sie unter Umständen selbst auf hoher See entsprechend auszunutzen, wie auf dem Lande die feindlichen Telegraphenlinien.

Für den Krieg um die feindlichen Etappenstraßen entwickelt sich so eine weite Perspektive; derselbe kann zur See eine noch ganz andere Bedeutung erhalten als auf dem Lande, er kann maßgebend werden für die Möglichkeit des weiteren Vorschreitens.

3. Der Aufmarsch.

Feldmarschall Moltke sagt*): „Die nächste Aufgabe der Strategie ist die Bereitstellung der Streitmittel, der *erste Aufmarsch* der Armee. Es kommen dabei die vielseitigsten politischen, geographischen

*) „Ueber Strategie.“ Kriegsgeschichtliche Einzelschriften, herausgegeben vom großen Generalstabe. Heft 13.

und staatlichen Erwägungen in Betracht. Ein Fehler in der ursprünglichen Versammlung der Heere ist im ganzen Verlauf des Feldzuges kaum wieder gut zu machen." Das wird auch für den Aufmarsch der Flotte zutreffen, und für diesen wie für den des Heeres müssen alle Anordnungen im Frieden erfolgt und fest geregelt sein. Es erscheint am einfachsten, die Versammlung so zu regeln, daß die verschiedenen Flotten und Geschwader bis zum Beginn der Operationen unmittelbar vor ihren Ausrüstungshäfen bleiben. Nun liegen die Verhältnisse aber meistens nicht so einfach, daß dies angängig ist. Nimmt man ein Land mit ausgedehntem Kolonialbesitz und starker Flotte, so ist von vornherein Folgendes ins Auge zu fassen: Schutz der eigenen Küste und Häfen gegen feindliche Landungen und Zerstörungen, Schutz des Handels und Offenhaltung der Zufuhrwege für die Ernährung des Volkes und Heeres, Erhaltung der Verbindung mit den Kolonien und Schutz derselben sowie der Etappenstraßen und — als das Wichtigste — eine Gruppirung der Flottentheile, welche für den Beginn der Operationen gegen die feindliche Flotte und zum Zusammenwirken mit dem eigenen Heere die günstigste ist. Gelingt es, die feindliche Flotte zu überwältigen, so ist damit das Beste zur Lösung auch der anderen Aufgaben geschehen. Es sei hier ein englisches Urtheil*) citirt, höchst bemerkenswerth wegen seiner Klarheit und vollen Uebereinstimmung mit der bei uns eingebürgerten Clausewitzschen Auffassung von der Niederwerfung des Gegners als Ziel des Krieges; es ist von einem Kriege zwischen England und Frankreich die Rede, und es heißt dann: „Ein solcher Krieg muß mit einem Kampfe um die Herrschaft zur See beginnen, — das heißt, die beiden Flotten werden kämpfen, bis die eine die andere zerstört oder ihre Kraft gebrochen hat, so daß sie vom Gefecht abstehen und sich in ihre befestigten Häfen zurückziehen muß . . . . . Bis die entscheidenden Schlachten geschlagen

*) Spenser Wilkinson, „The command of the sea."

sind, ist der Schutz von Handelsschiffen entbehrlich. Man mag das Meer mit Kreuzern bedecken, aber wenn die Schlachtflotte zerstört ist, wird man den Handel und die Schiffahrt trotz alledem verlieren."

Der Aufmarsch auf der See kann in der Vorbereitung der Operationen weiter gehen, als dies auf dem Lande möglich ist. Der Platzwechsel der Seestreitkräfte ist nach vollendeter Mobilmachung wenig beschränkt, und ein Theil ist ja dauernd kriegsfertig, also von vornherein verfügbar. Die Bewegungen können noch während des formellen Friedenszustandes erfolgen, da das Meer keine Grenzen hat, während auf dem Lande jede Grenzüberschreitung bis zur erfolgten Kriegserklärung verschoben werden muß. Mit Voraussicht getroffene Maßnahmen einer überlegenen Flotte, die im Frieden dauernd über starke bereite Kräfte verfügt, können im äußersten Falle sogar dahin führen, daß der zu Wasser schwächere Gegner von vornherein in seinen Häfen eingeschlossen bleibt und seine Schiffe gar nicht zur Thätigkeit gelangen. Diese Möglichkeit legt dem Schwächeren die Pflicht auf, schon beim Beginn politischer Verwickelungen mittelst gut organisirten Nachrichtendienstes den Bewegungen des zukünftigen Gegners zu folgen und die dauernde Bewegungsfreiheit seiner in Dienst gestellten Streitkräfte im Auge zu behalten; ihre erste Thätigkeit bei Beginn des Krieges muß dann die Ermöglichung des Auslaufens der erst später fertig werdenden Geschwader sein.

4. Die Operationen.

Von der kriegerischen Verwendung der bereitgestellten Mittel, also von den Operationen, gilt zu Wasser dasselbe, was Moltke*) für den Landkrieg in folgende Worte kleidet: „Kein Operationsplan reicht mit einiger Sicherheit über das erste Zusammentreffen mit der feindlichen Hauptmacht hinaus . . . . Gewiß wird der Feldherr seine großen Ziele stetig im Auge behalten, unbeirrt darin durch

*) Großer Generalstab, „Kriegsgeschichtliche Einzelschriften." Heft 13.

Wechselfälle der Begebenheiten, aber die Wege, auf welchen er sie zu erreichen hofft, lassen sich auf weit hinaus nie mit Sicherheit feststellen. Er ist im Laufe des ganzen Feldzuges darauf angewiesen, eine Reihe von Entschlüssen zu fassen, auf Grund von Situationen, die nicht vorherzusehen sind. Alle aufeinander folgenden Akte des Krieges sind sonach nicht prämeditirte Ausführungen, sondern spontane Akte, geleitet durch militärischen Takt. Es kommt darauf an, in lauter Spezialfällen, die in den Nebel der Ungewißheit gehüllte Sachlage zu durchschauen, das Gegebene richtig zu würdigen, das Unbekannte zu errathen, einen Entschluß schnell zu fassen und dann kräftig und unbeirrt durchzuführen."

Das Unerwartete im Seekriege wird sicherlich nicht in geringerem Maße auftreten als zu Lande. Entbehren somit auch für die Seestrategie „allgemeine Lehrsätze, aus ihnen abgeleitete Regeln und auf diese aufgebaute Systeme" des praktischen Werthes, so liegt doch der Gedanke nahe, zu prüfen, inwiefern unsere Auffassungen über die „Strategie der Gegenwart", wie General v. Schlichting*) sie nennt, sich auf jene übertragen lassen. Dies Mittel zur Klärung der Begriffe ist um so unentbehrlicher, als es an genügenden praktischen Erfahrungen in dieser Beziehung fehlt. Seitdem die Grundbedingungen des Seekrieges durch die ungeheueren Fortschritte der Technik noch radikaler geändert worden sind als die des Landkrieges, ist kein Krieg zu verzeichnen, in dem eine große Seemacht mit ihrer ganzen Streitmacht eine Rolle gespielt hätte.

Moltke perhorrescirt allgemeine Lehrsätze und Systeme, aber er kann nicht umhin, für die Bewegung der Heeresmassen Grundsätze aufzustellen, wie sie sich aus der Praxis ergeben.**) Er weist nach, aus welchen Gründen eine versammelte Armee überhaupt nicht

*) v. Schlichting, Taktische und strategische Grundsätze der Gegenwart. 2. Theil.

**) Vergl. v. Schlichting a. a. O., S. 11.

mehr marschiren kann; „um zu marschiren, muß sie erst wieder getrennt werden, was angesichts des Gegners eine Gefahr wird". Die Gründe hierfür liegen in der Beschränkung der Marschbewegungen auf die Straßen, in der Zeitdauer, welche der Aufmarsch einer Kolonne von bestimmter Länge in Anspruch nimmt, in dem zum Aufmarsch der einzelnen Kolonnen erforderlichen Raum, maßgebend für den Minimalzwischenraum zwischen ihnen und in den Ernährungsschwierigkeiten bei dauernder Versammlung.

Hieraus folgt, wie Schlichting ausführt, daß

„1. die Getrenntheit der Heerestheile ihr normaler Zustand werden mußte,

2. ihre Konzentration nur zur herbeigekommenen Entscheidung nöthig, dann aber auch erforderlich sei, und daß mithin

3. in der Erfüllung dieser beiden Bedingungen fortan das Wesen der Strategie beruhen müsse."

Die Vorbedingungen sind zu Wasser insofern andere als, wie vorhin erläutert, der Begriff der „Verbindungen" ein anderer ist. Wo es sich um das Passiren von Meerengen, Engen zwischen Untiefen und Kanälen handelt, ist die Beschränkung noch größer als auf dem Lande, der Aufmarsch ist oft ganz ausgeschlossen, und es tritt ein Zustand ein, wie auf dem Lande nur in einem langen Defilee, welches durch unbedingt ungangbares Gelände führt. Dafür herrscht auf offenem Meer innerhalb des „Aktionsradius" volle Bewegungsfreiheit. Die Beschränkung mit Rücksicht auf die Ernährung fällt insofern fort, als man überhaupt nicht aus dem Meere wie vom Lande leben kann; allerdings ist es beim Anlaufen von Häfen leichter, Theile einer Flotte mit Verpflegung zu versehen, als die Gesammtheit. Der Bewegung in voller Versammlung auf offener See würde also aus diesen Gesichtspunkten allein nichts entgegenstehen, Fachmänner aber werden zu entscheiden haben, inwiefern dies aus rein technischen Gründen — Vermehrung der

Gefahr der Zusammenstöße — zulässig ist. Indessen dürfte es einleuchten, daß eine Entwickelung aus der Versammlung zur Schlacht eine Reihe komplizirter Bewegungen erfordert und im Falle der Ueberraschung durch den Gegner, deren Möglichkeit doch ebenso wenig ausgeschlossen sein kann wie auf dem Lande — man denke nur an andauernd nebeliges Wetter —, unausführbar sein wird. Aus diesem Grunde werden jene Sätze auch für die Flotte Geltung behalten und ebenso der folgende Moltkesche Satz:*) „Die rechtzeitige Konzentration zur Entscheidung aber wird ebenso sehr durch die Entfernungen in der Tiefe, wie durch die in der Front bedingt."

Wenn wir nun zu Lande es für erstrebenswerth erachten, nicht mehr als ein Armeekorps auf eine Straße zu setzen, was selbstredend in großen Verhältnissen oft nicht ausführbar ist, so muß es der Entscheidung von Fachmännern unterliegen, wie die Maximalstärke der Flottentheile, welche zweckmäßigerweise noch als geschlossene Körper fahren, zu bemessen ist. Einen Anhalt hierfür wird folgende Stelle in der Begründung des Entwurfs zum deutschen Flottengesetz von 1898 geben:**) „Damit die Schlachtflotte auch im Gefecht mit einer überlegenen Flotte eine Möglichkeit des Erfolges hat, muß die eigene Gefechtsformation so viele Schiffe enthalten, als in einer Formation einheitlich geleitet und zur vollen Ausnutzung gebracht werden können. Dies sind nach unseren eingehenden Erprobungen 16 Schiffe, eine Flotte aus zwei Geschwadern zu je acht Schiffen. Geht die feindliche Formation über diese Zahl hinaus, so kann das Mehr an Schiffen nicht zur vollen Ausnutzung gebracht werden, bildet sogar insofern ein Moment der Schwäche, als es die Leitung der Formation erschwert und die Beweglichkeit derselben vermindert. Geht die eigene Flotte unter diese Zahl

*) Der Feldzug von 1866 in Deutschland. Redigirt von der kriegsgeschichtlichen Abtheilung des großen Generalstabes. S. 197.

**) Citirt in „Nauticus, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen" 1899.

herunter, so vermindert sich für den Kampf mit einer überlegenen Flotte die Aussicht auf Erfolg ganz unverhältnißmäßig." Hierdurch wird also keineswegs ausgeschlossen, daß mehrere solcher Flotten zu 16 Schiffen, getrennt marschirend, schließlich in der Schlacht zusammenwirken, wenn die gegenseitige unmittelbare Berührung und damit zusammenhängende Hinderung der Bewegungsfreiheit vermieden wird. Das wird aber infolge der außerordentlich weiten Tragweite der Geschütze sehr wohl möglich sein.

Maßgebend für die seitliche Entfernung der einzelnen Theile bleibt aber außer der Möglichkeit des Aufmarsches und der Erreichung des taktischen Zusammenwirkens zur Schlacht auch die dauernde Aufrechterhaltung der Befehls- und Nachrichtenverbindung, beim Heere durch Kavallerie, Fahrräder und elektrischen Telegraph, seltener durch optische Signale ermöglicht, bei der Flotte durch schnellfahrende Fahrzeuge, den Telegraph, soweit man sich in der Nähe des eigenen oder befreundeten Landes befindet, und optische Signale, welche mit Rücksicht auf den durch keine Geländeunebenheit unterbrochenen Gesichtskreis, wenn nicht nebeliges Wetter die Lage völlig ändert, hier eine große Bedeutung erlangen; auch blüht hier vielleicht noch der „Telegraphie ohne Draht" eine große Zukunft. Man sollte annehmen, daß die Marine ihre Seitenabstände größer bemessen könne als das Heer, zumal wenn die Schnelligkeit der Schiffe die Zeit der Versammlung abkürzt.

Das Alles scheint besonders für den Nutzen der Theilung zur Operation behufs konzentrischen taktischen Zusammenwirkens auf dasselbe Ziel zu sprechen. Den Gefahren, welche darin erblickt werden können, werden die einzelnen Flottentheile durch ihre Bewegungsfreiheit und Beweglichkeit noch wirksamer entgegenzutreten vermögen, als es unter Umständen beim Heer der Fall ist. Diese Gefahren sind außerdem geringer, weil, wie schon erwähnt, die Tragweite der modernen schweren Geschütze der Marine sowie das weite Gesichtsfeld eine gegenseitige Unterstützung auf ganz andere

Entfernungen gestatten als auf dem Lande. Derselbe Umstand läßt bei konzentrischem Vorgehen einen sehr frühen Beginn der Gesammtwirkung zu, ein Mittel zu großem Erfolge.

5. Sicherung und Aufklärung.

Sicherung und Aufklärung sind in allen Phasen des Krieges wie auf dem Lande, so auch zur See die Voraussetzung nicht nur jeder kriegerischen Thätigkeit, sondern überhaupt der Existenz. Die betreffenden Maßnahmen beginnen daher bereits mit dem Nachrichtendienst im Frieden, mit seiner äußersten Anspannung während des ganzen Krieges unter Nutzbarmachung der gesammten im Auslande befindlichen Schiffe und Geschwader auch für diesen Zweck und mit dem Sicherheits- und Signaldienst an der Küste, sowie der strategischen und taktischen Aufklärung und Sicherung durch eigentliche Seestreitkräfte. Diese darf hier als zu sehr ins Einzelne führend zunächst außer Betracht bleiben, jene aber bedarf besonderer Erörterung. Der betreffende Dienst wird Kreuzern, schnellfahrenden Hülfskreuzern und ganzen Geschwadern solcher Schiffe zufallen. Der Vergleich mit der Thätigkeit der Kavallerie und besonders der Kavallerie-Divisionen liegt nahe, und ebenso wie diese, müssen die Aufklärungsorgane nicht nur zu sehen vermögen, sie müssen auch den abweisen können, der sie im Sehen stört und ihnen den Einblick in feindliche Verhältnisse verwehren will, andererseits aber auch den Gegner an entsprechendem Thun zu hindern vermögen.

Es giebt nichts Ungereimteres als „gewaltsame Erkundungen", bei denen Infanterie eine wesentliche Rolle spielt, es sei denn, daß sie bewußt die Einleitung eines geplanten allgemeinen Angriffs bilden;*) sie sind oft ein Verlegenheitsmittel für „Feldherren", denen es an Gedanken oder Entschluß fehlt, aber die erwähnten Auf-

*) Felddienst-Ordnung vom 1. Januar 1900. Nr. 134.

gaben lassen sich theilweise nur mit Gewalt lösen, und daher bedarf die Armee der kampfkräftigen, mit Artillerie ausgestatteten Kavallerie-Divisionen, die Flotte großer, stark armirter geschützter Kreuzer — beiden muß volle Beweglichkeit gewahrt bleiben. Diese Kreuzer und in großen Verhältnissen Kreuzer-Geschwader müssen, wie die Kavallerie-Divisionen, weit in der Front und Flanke vorgeschoben sein, ein möglichst großer Aktionsradius*) und große Schnelligkeit sind also erstes Erforderniß, demnächst aber Kampfkraft, und daher ist es nicht angängig, daß dieser Dienst allein von als Hülfskreuzer verwendeten Schnelldampfern der großen Linien versehen wird; es wäre das dasselbe, als wenn man die strategische Aufklärung zu Lande lediglich einigen mit Revolvern bewaffneten Reitern auf Rennpferden überlassen wollte. Der Bedarf an großen Kreuzern ist vielmehr für eine Marine, welche sich nicht unthätig in ihre Häfen verkriechen soll, sehr erheblich, zumal ein Theil derselben sich bei Beginn des Krieges stets auf auswärtigen Stationen befinden wird und vielleicht dauernd der Verfügung entzogen ist.

Ein höchst lehrreiches Beispiel für die verhängnißvollen Folgen des Mangels an Aufklärungsschiffen ist Nelsons vergeblicher Versuch, 1798 die Landung Bonapartes an einem nicht bekannten Punkte des Mittelmeeres zu vereiteln.**) Nelson hatte bei einem Sturm seine Aufklärungsschiffe (Fregatten) eingebüßt, er besaß nur eine einzige Brigg für diesen Dienst. Die französische Transport- und

---

*) Die schwierigen Lagen, in welche Kreuzer kommen können, überhaupt die Anforderungen an ihre ununterbrochene Verwendbarkeit, weisen darauf hin, daß sie nicht allein über große Kohlenvorräthe verfügen, sondern auch mit Einrichtungen zur raschen Kohlenübernahme und raschem und bequemem Hinschaffen derselben an die Feuer versehen sein müssen. — Vergl. Nauticus, Jahrbuch, Seite 117.

**) Den sachlichen Angaben ist hier Mahans Schilderung zu Grunde gelegt. „A. T. Mahan. Der Einfluß der Seemacht auf die Geschichte.“ 2. Bd. 1783 bis 1812. Uebersetzt von den Viceadmiralen Batsch und Paschen. Berlin 1899. E. S. Mittler & Sohn.

Kriegsflotte war längst unterwegs; als Nelson am 14. Juni die Höhe von Civita Vecchia erreichte, wurde ihm berichtet, daß die französische Flotte zehn Tage vorher an der Südwestspitze Siciliens, ostwärts steuernd, gesehen worden sei. Als er weiter erfuhr, daß Bonaparte sich Maltas bemächtigt habe, schloß er auf eine Operation gegen Sicilien; in Neapel vergewissert, daß dies nicht der Fall sei, nahm er mit seinem scharfen Kombinationstalent ganz richtig eine Expedition nach Aegypten an und richtete seinen Kurs direkt dorthin. Bonaparte aber war zunächst Kreta angelaufen, sei es in der ausgesprochenen Absicht, um den Verfolger irrezuführen, sei es, um seine zum Theil wenig seetüchtigen Schiffe unter den Schutz der Küste zu bringen. Nelson war unterdessen, ohne vom Ziel abzuweichen, vorbeigesegelt und erreichte Alexandrien vor den Franzosen, die er natürlich nicht fand. Er suchte sie nun zunächst an der Küste Kleinasiens, kehrte dann nach Sicilien um und brach in die Klage aus, daß er nach einer beschleunigten Rundfahrt von 600 Meilen noch ebenso wenig über den Feind wisse wie vor sechs Wochen. Unterdessen war Bonaparte unmittelbar nach Nelson an die ägyptische Küste gekommen, war zwei Tage, nachdem jener Alexandrien verlassen hatte, dort vor Anker gegangen und landete ungestört noch an demselben Tage sein Heer. Erst einen Monat später erschien dort die englische Flotte, deren dann errungener großer Erfolg bei Abukir mit dieser Frage nur insofern zu thun hat, als die Franzosen in solche Lage nur infolge völlig versäumter Aufklärung gerathen konnten, und als Nelson genöthigt war, zwei Linienschiffe zur Aufklärung zu verwenden, die infolgedessen sehr verspätet zum Gefecht eintraten. Die fehlende Aufklärung auf französischer Seite war übrigens lediglich eine Unterlassung des Admirals Brueyes, kein Fehler des Oberfeldherrn. Bonaparte hatte bei den Vorbereitungen für die Expedition mit seinem weiten Blicke das Richtige erkannt; er schrieb: „Es ist unerläßlich, beim Geschwader eine thunlich große Zahl von Korvetten und Depeschen-

schiffen zu haben. Schicken Sie Befehl an alle Häfen, was sie davon haben, zur Flotte zu senden." — Was wäre geschehen, wenn Nelson Aufklärungsschiffe gehabt und mit ihrer Hülfe die französische Flotte rechtzeitig gefunden hätte; was wäre wahrscheinlich das Schicksal der unbehülflichen Transportflotte gewesen? Vermessen erscheint es, diese Fragen in ihren Folgen beantworten zu wollen; denn es eröffnet sich daraus der Blick in einen ganz anderen Lauf der Weltgeschichte.

Es darf dem Einwurf entgegengesehen werden, daß die Voraussetzungen sich wesentlich geändert haben durch Dampfkraft und Telegraph; das ist ganz richtig, und doch bleibt das Verhältniß mit und ohne Dampf dasselbe, d. h. es muß leichte Schiffe geben, welche behufs Aufklärung weite Strecken hin und zurück rascher als die schweren Schlachtschiffe zu laufen vermögen. Wer das verneint, muß folgerichtig auch die Nothwendigkeit der aufklärenden Kavallerie auf dem Lande bestreiten und behaupten, die Infanterie könne diese Thätigkeit allein besorgen; das ist ganz derselbe Fall: die zu sichernde Abtheilung muß mit Zeitverlust halten, damit die Aufklärung vorwärts kommt, oder diese verliert hier den Athem — dort den Dampf —, rechtzeitig zurück kommt sie aber unter keinen Umständen. Was aber den Telegraph betrifft, so kann er unterbrochen werden, und selbst ein unversehrtes Kabel hilft nichts ohne zuverlässige und — bewegliche Beobachter.

Es soll hier nicht verschwiegen werden, daß der höchst beachtenswerthe „Nauticus"*) sich anscheinend skeptisch gegenüber der Wirksamkeit von Kreuzern (Aufklärungsschiffen) zum Auffinden des Feindes verhält und dafür nicht nur Mahans Ausspruch, „die Geschichte beweist, daß eine Flotte nie genügend Kreuzer gehabt hat", sondern auch die Thatsache anführt, daß im letzten spanisch-amerikanischen Kriege die Anstrengungen der Amerikaner, den Admiral Cervera bei seinem Eintreffen in Westindien aufzufinden, trotz Verwendung einer

*) Nauticus. Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen. 1899. S. 116. Berlin 1899. E. S. Mittler & Sohn.

erheblichen Anzahl von Kreuzern erfolglos blieben. Dieser Umstand beweist aber doch nicht das Unvermögen der Kreuzer, eine vernünftig gestellte Aufklärungsaufgabe zu lösen. Die Kriegsgeschichte lehrt, wie schwer es für die mit der strategischen Aufklärung betraute Kavallerie ist, einen Gegner, für dessen Verbleiben alle Anhaltspunkte fehlen, aufzufinden. Sowie die „Fühlung mit dem Feinde einmal verloren gegangen ist“, ist daher ein gewisses zielloses Herumtasten und ein erheblicher Zeitverlust in den Operationen die unausbleibliche Folge. Daher giebt es kaum einen schwereren Fehler, als nach errungenem Siege dem Unterlegenen gewissermaßen „goldene Brücken zu bauen“ und eine Verfolgung zu unterlassen; mit dem mühsamen Wiederaufsuchen geht ein großer Theil der Frucht des Sieges wieder verloren. Das richtige Ansetzen der verfolgenden Kavallerie aber ist Sache der über die Gesammtverhältnisse unterrichteten oberen Führung, es genügt durchaus nicht, zu befehlen „Verfolgen Sie den Feind!“ Auch beim Beginn der Operationen reicht es nicht aus, Kavallerie-Divisionen oder Kavalleriekorps mit dem unbestimmten Auftrage, den Gegner aufzusuchen, über die Grenze zu schicken. Das ganze Ergebniß des Nachrichtendienstes muß für die zu ertheilenden Direktiven nutzbar gemacht werden. Indessen auch das allein genügt nicht; es ist vielmehr wichtig, daß die Kavallerie-Divisionen schon beim Aufmarsch dahin dirigirt werden, von wo sie am leichtesten und ohne Zeitverlust ihre Aufgabe erfüllen können, und daß für die schnelle und gesicherte Beförderung ihrer Meldungen nach rückwärts durch Telegraph und Relais Sorge getragen wird; denn „die beste Aufklärung ist nutzlos, wenn ihr Ergebniß dem Führer verspätet bekannt wird“.*) Das läßt sich unmittelbar auf die Aufgabe der Aufklärungsschiffe übertragen; sie ist allerdings schwieriger durch die Raumverhältnisse und die größere Bewegungsfreiheit, diese aber und der weitere Gesichtskreis wirken

*) Felddienst-Ordnung vom 1. Januar 1900. Nr. 132.

andererseits auch erleichternd. Für die Nachrichten vor Beginn des Krieges müssen nicht allein die Kreuzer auf auswärtigen Stationen, sondern auch Handelsschiffe und die Organe der Diplomatie sorgen. Nach Beginn des Krieges werden diese Nachrichten allerdings nur dann ausgiebig zufließen, wenn der betreffende Staat über ein eigenes überseeisches Telegraphennetz verfügt. Die Anforderung, daß die Aufklärungsorgane schon bei Beginn der Operationen an der richtigen Stelle zu sein haben, läßt sich bei einem nicht allzu unerwartet hereinbrechenden Kriege zur See besser erfüllen als zu Lande, da das Meer während des Friedenszustandes offen für Alle ist. Man kann Kreuzer in der Nähe der feindlichen Häfen haben, man kann die mobilen feindlichen Flotten und Geschwader schon im Frieden beobachten.*) Dazu gehört allerdings die stete Bereitschaft solcher Schiffe in genügender Zahl im Frieden auch in der Heimath und die Auswahl von besonders schnellen Schiffen mit großem Aktionsradius zu diesem Zweck unter unternehmender, entschlossener Führung. Ferner gehört dazu die stete Bereitschaft auch einer Schlachtflotte, welche die von jenen Aufklärungsschiffen übermittelte Nachricht rechtzeitig auszunutzen vermag, indem sie z. B. sich schnell dem betreffenden feindlichen Kriegshafen nähert, möglichst ohne ihre Anwesenheit zu verrathen, um das durch die Kreuzer zu signalisirende Auslaufen des Gegners zu einem unerwarteten Angriff unter Ausnutzung aller sich bietenden günstigen Umstände zu benutzen. Die auf auswärtigen Stationen befindlichen Schiffe und Geschwader müssen spätestens, wenn eine politische Verwickelung entsteht, weitgehende Direktiven für ihr Verhalten überhaupt sowie auch im Besonderen in Bezug auf den Nachrichtendienst erhalten. Ob sie aber für Letzteren nützlich sein können, wird im Wesentlichen wieder von der Verfügung über eigene Telegraphenkabel abhängen.

*) Auch Mahan betont besonders die „Nothwendigkeit, die Streitkraft, die den Feind aufhalten soll, nahe bei dessen Abgangspunkt zu haben, ehe er herauskommen kann."

Aus diesen Betrachtungen ergiebt sich auch, wie der Aufklärung des Gegners entgegengetreten werden kann: vor der Kriegserklärung scharfe Beobachtung der in der Nähe der Kriegshäfen befindlichen fremden Kriegsschiffe und Feststellen ihres Verbleibs, mit der Kriegserklärung ihre sofortige Vertreibung, womöglich Fortnahme oder Vernichtung; noch im Frieden Ausweisung oder Beschlagnahme verdächtiger Handelsschiffe, vom Augenblick der Kriegserklärung Verhinderung des Auslaufens aller fremden Schiffe aus den Kriegshäfen, welche nicht über jedem Verdacht stehen; rechtzeitige Kontrole der Telegramme oder vollständige Sperrung des telegraphischen Verkehrs, — wie rigoros sich das erfolgreich durchführen läßt, zeigt England jetzt im südafrikanischen Kriege; Auslaufen der Flotten mit möglichster Heimlichkeit, vielleicht zunächst in falscher Richtung, eintretendenfalls zeitweilige Richtungsänderungen zu absichtlicher Täuschung. Hier darf wieder auf das Verfahren Bonapartes 1798 hingewiesen werden; er verlor allerdings durch seine Kreuz- und Querfahrten nur Zeit, — heute würde man außerdem auch Kohlen verlieren, und das kann bei der anzustellenden Rechnung nicht außer Betracht bleiben. Schließlich ist das letzte und sicherste Mittel aber doch wieder die Verhinderung feindlicher Aufklärung durch die eigenen Aufklärungsschiffe, also nöthigenfalls durch Kampf. Man muß es nur vermeiden, daß die beabsichtigte „Verschleierung“ eigener Maßnahmen nicht thatsächlich zur Enthüllung derselben wird; das ist der Fall, wenn die Aufklärungsschiffe nicht weit genug vorgeschoben sind und sich ängstlich an ihre Flotte halten, genau wie eine an einer Marschkolonne haftende Patrouillenkette, auf begleitenden Höhen sich als Silhouette abhebend, zum Verräther werden kann anstatt zum Schleier.*) Wenn in dieser Weise die Bedeutung der Aufklärungsschiffe für das Aufsuchen des Feindes abweichend von „Nauticus“

*) Vergleiche, was v. Schlichting im 2. Theil der „taktischen und strategischen Grundsätze der Gegenwart“ so charakteristisch über den Begriff der „Verschleierung“ sagt. — S. 168 u. 169.

präzisirt ist, so wird ihm doch darin vollkommen beigetreten, daß es ein Fehler wäre, „bei beschränkten Mitteln auf Kosten der Linienschiffsflotte“ sehr viele Kreuzer zu beschaffen; um das zu begründen, genügt die einfache Erwägung, daß die Aufklärung nichts hilft, wenn die Kräfte zu ihrer Ausnutzung fehlen, — auch auf dem Lande helfen Kavallerie-Divisionen nichts, wenn keine Armee dahinter folgt.

Von der taktischen Aufklärungsthätigkeit, welcher „Nauticus“ den Hauptwerth beimißt, wird später die Rede sein.

6. Verbindung und Befehlsübermittelung.

Verwandt mit der Aufgabe der strategischen Aufklärung ist diejenige der Verbindungen zwischen den Flottentheilen, mit dem Oberbefehl zur See und mit dem der kooperirenden Landarmee, sowie mit dem großen Hauptquartier. Diese Aufgabe wird einzelnen Kreuzern zufallen, schnellfahrende Hülfskreuzer dürften hier aber den besten Dienst leisten. Die Verbindung nach dem Lande wird, wenn ein bequem zu erreichender offener Hafen nicht vorhanden ist, durch Signale nach den Signalstationen der Küste erfolgen müssen. Es wird aber doch eingehender Vorsorge bedürfen für die Vermittelung von Nachrichten und Befehlen durch schnellfahrende Fahrzeuge von und zu den Kreuzern, insofern die Küste nicht unmittelbare Annäherung gestattet und Nebel oder die Länge der Mittheilung den Gebrauch der Signale ausschließen. Ferner wäre mit Rücksicht auf den immerhin beschränkten Aktionsradius jedes Schiffes zu erwägen, ob nicht in gewissen Fällen eine Art von Relaisdienst zur See sich für große Entfernungen einrichten ließe und nutzbringend wäre, was allerdings wieder die Inanspruchnahme einer großen Zahl von Schiffen bedingte.

Die zur Aufklärung vorgesandten Kreuzer können aber überhaupt nicht in jedem Falle, in dem eine Nachricht zu übermitteln ist, umkehren und den Feind unbeobachtet lassen. Daß dies nicht geschieht, ist erster Grundsatz jeder Patrouille zu Lande, daher

patrouillirt nie ein Mann allein. Kreuzer sind indessen ein viel zu kostbares Material, um überall zu zweien auftreten zu können; sie werden daher für den Meldedienst besonderer schnellfahrender kleinerer, aber durchaus seetüchtiger Fahrzeuge bedürfen, bei uns kämen vielleicht Torpedodivisionsboote und die neuen stark gebauten Torpedoboote in Frage. Eine solche Theilung des Dienstes des Aufklärens und Meldens ist auch schon mit Rücksicht auf den Kohlenverbrauch unerläßlich.

7. Der Einfluß fester Plätze.

Wie auf die Strategie zu Lande das Vorhandensein fester Plätze einen wesentlichen Einfluß übt, so ist es auch im Seekriege der Fall, und da die hier wirksamen Befestigungen sich doch auf dem Lande befinden müssen, so tritt das Zusammenwirken der beiderseitigen Streitkräfte hier ganz unmittelbar und augenfällig hervor. Dabei handelt es sich nicht nur um befestigte Häfen an der heimathlichen Küste und befestigte Kohlenstationen, sondern auch um sonstige Befestigungen, welche eine Wirkungssphäre nach der See haben. Die Bedeutung der befestigten Kriegshäfen für Mobilmachung und Aufmarsch sowie als natürliche Basis für die Operationen ist bereits berührt worden, ebenso die der Kohlenstationen zur Festlegung einer Etappenstraße und Vermehrung der Bewegungsfreiheit der Flotte. Im Verlauf der weiteren Operationen ist jeder solcher fester Punkt von Wichtigkeit als Stützpunkt, entsprechend wie die Festungen für das Heer. Wenn für dieses die Stromfestungen als Brückenköpfe für den Uferwechsel und Durchzüge durch Defileen eine besondere Bedeutung haben, so nehmen deren Stelle für die Seestreitkräfte die Befestigungen an den Enden von Meerengen und Kanälen ein; es handelt sich dann um den gesicherten Wechsel zwischen zwei Meeren oder Meerestheilen; einen genügenden Nutzen gewähren sie aber nur dann, wenn sie durch Lage und Art der Armirung die Entfaltung des Geschwaders zur Gefechtsformation nach Verlassen der

Enge zu sichern vermögen. Der Rückzug einer Armee auf eine Festung ist, wie unter Anderem die Geschichte des Feldzuges 1870/71 lehrt, nicht ohne Gefahren, wenn es sich nicht lediglich um einen Uferwechsel handelt, er kann zur Einschließung bis zur Bewegungsunfähigkeit führen und damit zu einer Katastrophe. Einer Armee, die sich in einer Festung verkriecht oder unmittelbar vor ihr schlägt, droht ein solches Schicksal. Nur eine Armee, welche sich nicht selbst an die Festung bindet, sie nur zur Flügel- oder Flankenanlehnung benutzt und sich so die Freiheit bewahrt, nöthigenfalls excentrisch auszuweichen, bleibt Herr ihrer Operationen und wird selbst nach rückgängiger Bewegung dem der Festung gegenüberstehenden Gegner eine dauernde Bedrohung. Entsprechend liegen die Verhältnisse auf dem Wasser: Eine Flotte kann sich in den Wirkungsbereich einer Küstenbefestigung zurückziehen, sie kann auch gemeinsam mit jener kämpfen, aber sie sollte es vermeiden, sich mit dem Rücken nach dem Lande zu schlagen und sich in Buchten und Häfen zurückzuziehen, in denen ihr Einschließung droht. Je näher die Küste, je enger der Hafeneingang, desto größer ist die Gefahr; Abukir, Trafalgar und neuerdings Santiago sind warnende Beispiele, Letzteres auch für die geringe Aussicht eines verzweifelten Durchbruchs auf Erfolg. Die Flotte aber, welche nur zeitweise Flügelanlehnung an der Küste erstrebt, sogar außerhalb des Hafens Kohlen einzunehmen versucht*), wird leichter bewegungsfrei bleiben und eine Blockade des Hafens unmöglich machen. Wie die Stromfestungen mit doppeltem Brückenkopfe, machen hier die Befestigungen an beiden Enden einer Meeresenge oder eines Seekanals eine Ausnahme. Beim Uferwechsel aber sowohl als beim Meereswechsel muß man sich darüber klar sein, daß das sichere Gewinnen des anderen Ufers bezw. Meeres die Wiedergewinnung des aufgegebenen noch nicht einschließt. Andererseits vermag der richtige

*) Vorsorge, um die auf der Außenrhede oder auf hoher See liegende eigene Flotte rasch mit Kohlen zu versehen, sollte daher in allen Kriegshäfen getroffen sein.

Gebrauch solcher gesicherten Straßen große Erfolge zu zeitigen und wird namentlich von Vortheil sein, wenn man einem überlegenen Gegner gegenüber darauf angewiesen ist, durch geschicktes Operiren Zeit zu gewinnen und von partieller Ueberlegenheit Nutzen zu ziehen.

8. Kolonnen und Trains.

Schließlich muß, um alle strategischen Elemente, welche praktisch in Frage kommen, zu erwähnen, noch der Verfügung über die schwimmenden Kolonnen und Trains gedacht werden, welche bereits bei Gelegenheit der Erörterung über die Kohlenstationen berührt wurde. Kolonnen und Trains der Armee sind trotz alles Strebens nach Einschränkung stetig gewachsen; ihr Umfang ist überall eine Verlegenheit geworden, und wenn die neuere Technik ihre Fortschaffung auf weite Strecken erleichterte, so hat gerade deren Fortschreiten die Anforderungen an mitzuführendes Material vermehrt. Tritt nun auch die übelste Eigenschaft aller Trains als Hemmniß der Bewegung und Gefahr der Straßensperrung zur See nur unter gewissen Verhältnissen — in engen Meerestheilen und Kanälen — hervor, so bleiben die ihre Stelle einnehmenden Schiffe dafür auf hoher See gerade wegen der Beweglichkeit der Flotte ein Gegenstand steter Sorge, daß sie in Feindeshand fallen. Man wird sie daher selbst so beweglich als möglich machen müssen und kann von einer Bedeckung durch Kriegsschiffe nicht absehen. Das Wesentlichste aber wird bleiben, daß die Zahl der „Trainschiffe" möglichst beschränkt wird. Lazarethschiffe und Werkstattschiffe werden unentbehrlich sein und wie auf dem Lande die „kleine Bagage" sich nicht wesentlich von der Schlachtflotte trennen dürfen. Kohlen-, Munitions- und Verpflegungs-Fahrzeuge dagegen werden, wenn man ihrer nicht ganz entbehren kann, doch in angemessener Entfernung, jedenfalls außerhalb des Schußbereiches folgen müssen. Sie werden kaum weniger unbequem sein als Trains einer

Kavallerie-Division.*) Ebenso wehrlos wie solche „Trainschiffe" sind auch Schiffe zum Truppentransport, nur ist das Verhängniß, wenn feindliche Kriegsschiffe sie angreifen, noch größer. Die Frage ihrer Deckung wird bei Besprechung der Landungen näher erörtert werden.

II. Der Krieg zwischen Mächten mit gemeinsamer Landgrenze.

1. Bei gleicher Stärke zur See.

a. Allgemeines.

Bei einem Kriege zwischen Ländern mit gemeinsamer Landgrenze und im Allgemeinen gleich starken Flotten liegt die Entscheidung auf dem Lande. Die Vernichtung der Streitkräfte ist zwar das erste Ziel des Krieges, aber nicht immer wird damit das Ende des Feldzuges herbeigeführt; denn erst die Besitznahme des feindlichen Landes verhindert die Organisation neuer Truppen sowie die Aufstellung neuer Kampfmittel zur See, welche doch nur in den Häfen möglich ist, und unterwirft den Willen der Landesregierung unbedingt demjenigen des Siegers. Einen schlagenden Beweis hierfür liefert der so lange Zeit erfolgreich ausgedehnte Widerstand Frankreichs im letzten Kriege mit Deutschland nach der Auflösung oder Gefangennahme des beträchtlichsten Theiles des Kaiserlichen Heeres. Die Mitwirkung der Flotten ist trotzdem aus den im Anfange dieser Schrift auseinandergesetzten Gründen eine unentbehrliche und wichtige. Das Maß der Abhängigkeit der Operationen des Heeres von der Thätigkeit der Flotte wächst mit dem Bedürfniß nach Einfuhr von Nahrungsmitteln und sonstigem Material auf dem direkten Seewege nach den eigenen Häfen sowie mit der Größe des Schadens, welcher dem Handel

*) Vergl. Nr. 91 des Militär-Wochenblatts 1899. „Die Bagagen und Trains einer Kavallerie-Division."

zugefügt werden kann, ferner mit den Gefahren, welche durch Landungen an unseren Küsten entstehen, und dem Mangel an anderweitigen Mitteln zu deren Abwehr, ebenso umgekehrt mit dem Gebrauch zu Landungen in Feindesland und endlich mit dem Bedürfniß unmittelbarer Unterstützung der Landoperationen an der Küste, zum Angriff oder zur Abwehr. Die Vielseitigkeit wächst noch, wenn man sich vergegenwärtigt, wie sehr sich die Verhältnisse ändern nach der politischen Konstellation, und wenn das Vorhandensein von Kolonien in Betracht kommt. Hieraus ergiebt sich die Stoffeintheilung für die folgenden Untersuchungen.

b. Die Zufuhr von Nahrungsmitteln und Material auf dem Seewege.

Je weniger das Land hervorbringt an Getreide und Fleisch, je weniger seine eigene Industrie leistet an Herstellung allerlei Kriegsbedarfs, je geringer die Vorräthe an beiden sind, je weniger die Lage eine Einfuhr über die Landgrenzen gestattet, desto mehr muß die Thätigkeit der Flotte in Anspruch genommen werden, wenn die Armee nicht aus Mangel am Nothwendigsten aufhören soll, zu kämpfen und — zu sein. Auch um die eigenen Bedürfnisse der Flotte kann es sich dabei handeln; um so wichtiger ist es, daß das Heizmaterial für sie durchweg aus dem eigenen Lande bezogen werden kann. Vielfach besteht die völlig unzutreffende Vorstellung, als könne man diesem Bedürfniß lediglich durch Kreuzer und als Hülfskreuzer ausgerüstete Schnelldampfer genügen, welche die Handelsschiffe geleiten. Mit dem Bedarf nach Einfuhr und mit der Zahl der Ursprungsorte derselben sowie mit der Gefährdung, welche durch die feindliche Flotte droht, wächst auch die Anforderung an die Menge der Begleitschiffe. Mit der Entfernung der Bezugsquellen steigert sich die Schwierigkeit noch mehr, und das Vorhandensein gesicherter Kohlenstationen (vergl. C. I, 2) wird erforderlich. Damit ist die Frage aber noch nicht erledigt; denn

einzelne Kreuzer vermögen nicht den Kampf mit Linienschiffen oder mit einem feindlichen Geschwader aufzunehmen, und nicht immer wird es ihnen gelingen, eine thatsächliche Blockade zu durchbrechen. Man bedarf daher auch zu diesem Zwecke außerdem einer Schlachtflotte, welche den in Betracht kommenden Meerestheil beherrscht und das Zustandekommen einer wirksamen Blockade zu verhindern im Stande ist. Fehlt es an einer Flotte in genügender Stärke, oder ist sie durch andere im Augenblicke dringendere Anforderungen in Anspruch genommen, so erübrigt nur, mit List und Schnelligkeit — Wagnisse von höchst unsicherem Ausgange zu unternehmen. Es liegt auf der Hand, wie sehr die Hülfe der Politik in Bezug auf Bündnisse und wohlwollende Neutralität in Anspruch genommen werden muß, wo die genügenden Seestreitkräfte fehlen, aber dieser Faktor ist allein verläßlich, jene Hülfsmittel sind und bleiben unsicher. Nur der Staat ist schließlich unbedingt lebensfähig, der mit eigenen Kräften sein Bestehen zu sichern vermag.

Mit der Deckung der Zufuhr muß, so weit es die Kräfte erlauben, die Unterbindung der feindlichen Hand in Hand gehen. In welcher Weise dies zu geschehen hat, geht schon aus der vorstehenden Erörterung hervor: Kreuzer und Kaperschiffe (vergl. das nächste Kapitel) zur Fortnahme der feindlichen Transportschiffe, womit zugleich der positive Zweck der Besitznahme feindlicher Vorräthe verbunden ist, Vernichtung der feindlichen Kreuzer und Ausführung einer wirksamen Blockade der feindlichen Küste vermittelst Kreuzer und einer Schlachtflotte, welche zu erfolgreichem Kampfe gegen die feindliche geeignet sein muß.

In Vorstehendem ist nur der Fall ins Auge gefaßt, daß die Handelsschiffe einen Hafen erreichen sollen, es muß aber auch an außergewöhnliche Maßregeln für den Fall gedacht werden, daß dies nicht angängig ist und daß zum Entladen an improvisirten Landungsstellen oder einem Umladen auf Leichterfahrzeuge auf hoher

See geschritten werden muß. Es bedarf dann technischer Vorkehrungen und taktischen Schutzes der Arbeit, von welchem im ersten Falle möglicherweise die Landarmee die Begleitschiffe entlasten kann.

Bei allen Unternehmungen und Gegenunternehmungen auf diesem Gebiete spielen Nachrichten einerseits und Verbergen der eigenen Absichten andererseits eine große Rolle. Daher ist derjenige im Vortheil, der für seine Zufuhr über eigene Ursprungshäfen, d. h. über Kolonien, verfügt; allerdings ist dadurch auch wieder der zu nehmende Weg dem Gegner gekennzeichnet.

c. Schädigung und Schutz des Handels.

Die Mittel zum Schutze wie zur Schädigung des Handels sind dieselben wie die im letzten Kapitel angedeuteten, die Maßnahmen werden oft mit jenen zusammenfallen, nur erfordert ein so verallgemeinerter Zweck auch — denn im Großen und Ganzen handelt es sich um dasselbe — weit umfassendere Vorkehrungen. Kann man sich nun hierfür neben den Kreuzern und Hülfskreuzern auch der Kaperschiffe bedienen — und kann somit selbst eine zur See nicht sonderlich starke Macht bei wenig skrupulösem Vorgehen einen ganz ungemessenen Schaden anrichten, so ist dafür der Schutz um so schwieriger. Es wäre ganz verkehrt, überall, wo der Handel schutzbedürftig ist, Kreuzer hinschicken zu wollen, das könnte nicht einmal die größte Seemacht ausführen, ohne ihre zur Niederwerfung des Feindes bestimmten Kräfte übermäßig zu schwächen. In den meisten Fällen werden Kriegsschiffe, welche sich vor dem Kriege im Auslande befanden, und Kreuzer, welche Zufuhr für die Armee eskortiren, diesen Schutz im Nebenamte übernehmen müssen. Wirksamer aber wird der Handel geschützt, wenn eine Macht in der Lage ist, wenigstens auf einem Meerestheil unbedingt die Seeherrschaft zu behaupten; das wird ohne überwältigende Ueberlegenheit auf Binnenmeeren wie z. B. der Ostsee noch am ehesten möglich sein. Schließlich aber muß man sich klar machen, daß die Fortnahme

einer Anzahl von Schiffen nicht so gewaltig schädigt als die lange Dauer des Krieges, welche den ganzen Handel unterbindet und damit den Nationalwohlstand auf unabsehbare Zeit heruntersetzt. Auch das weist darauf hin, daß die Kampfkraft nicht geschädigt werden darf durch Abgabe von Streitmitteln für Nebenzwecke, daß vielmehr der beste Schutz des Handels in einer energischen offensiven Kriegführung zu Lande und zu Wasser liegt.

Das schließt nicht aus, daß für diesen Zweck auch direkt Alles geschieht, was nur irgend möglich ist, ohne in den Fehler eigener Schwächung zu verfallen — das gebietet einfach die Selbsterhaltung. Ein gewisser Schutz wenigstens gegen Kaperschiffe kann durch „Gegen-Kaperschiffe", wenn man ein solches Wort gebrauchen kann, d. h. von Unternehmern ausgerüstete und armirte Dampfer zum Zweck der Begleitung der Handelsschiffe gewährt werden. Durchaus nicht unwichtig aber ist der vom Lande aus zu gewährende Schutz, d. h. die Uebermittelung von Nachrichten über gefahrdrohende Nähe feindlicher Schiffe von allen Signalstationen der heimischen Küste sowie von den Kohlenstationen, die Entgegensendung von Kriegsfahrzeugen aus den Häfen, wo es möglich ist, und das Fernhalten feindlicher Kreuzer und Kaper durch das Feuer von Küstenbefestigungen. Das Versehen mit Nachrichten ist selbstredend ebenso Sache der Geschwader und Kriegsschiffe, welche die Handelsfahrzeuge auf hoher See antreffen, auch ist deren Nähe wenigstens ein zeitweiliger Schutz.

Wie weit übrigens die Schädigung des Handels gehen kann, wird klar, wenn man sich vergegenwärtigt, wie sehr die Begriffe sogenannten internationalen Seerechts auslegungsfähig sind und wie hier mehr als überall anders nur die Macht maßgebend ist. Bezeichnend hierfür ist, daß nach einer von der Presse wiedergegebenen Mittheilung des Staatsrechtslehrers Professor Dr. Zorn bei der vorjährigen Friedenskonferenz im Haag von amerikanischer Seite ein Antrag auf Unverletzlichkeit des Privateigenthums im Seekriege,

ausschließlich der Kriegskontrebande und des Versuchs des Blockadebruchs, eingebracht wurde, ohne bei den Großmächten Unterstützung zu finden. Wie völlig der Willkür einer überlegenen Seemacht preisgegeben sogar Schiffe neutraler Staaten sind, zeigt die Beschlagnahme von Schiffen verschiedener Nationen durch England während des Transvaalkrieges.

Auch wenn zwei zur See ungefähr gleich starke Mächte mit einander Krieg führen, so bedarf es vielleicht nur des rücksichtslosen Vorgehens der einen Seite in einem Einzelfalle, um Repressalien zu veranlassen und damit ein gegenseitiges Raubsystem zu insceniren, bei dem allerdings zum Mindesten aus Klugheitsgründen die Schonung der Neutralen erwartet werden sollte. Einen gewaltigen Einfluß vermag dann eine dritte überlegene Seemacht auszuüben, welche irgend einen Grund zu haben glaubt, den Handel der einen Partei nicht zerstören lassen zu sollen, und darum Einhalt gebietet.

d. Ausführung und Abwehr von Landungen.

Die Ausführung von Landungen in einem Kriege zweier Staaten mit gemeinsamer Landgrenze ist stets nur eine Nebenoperation. Was damit bezweckt wird, fällt in der Regel unter den Begriff der „Diversion“, d. h. es soll mit verhältnißmäßig geringen Streitkräften eine möglichst große Truppenzahl des Gegners vom Hauptkriegsschauplatze fort nach einem Nebenkriegsschauplatze gezogen werden. Gelingt es nicht, wesentlich stärkere Kräfte des Feindes der Mitwirkung bei der Hauptentscheidung zu entziehen als die vom Angreifer zu dem Unternehmen eingesetzten, so ist dasselbe von vornherein mißglückt und wie jede Zersplitterung fehlerhaft. Ein weiterer Zweck, der mit einer Landung erreicht werden kann, ist die Schädigung des Wohlstandes des feindlichen Landes; dieses Ziel allein rechtfertigt ein solche Operation indessen doch nur, wenn der zugefügte Schaden sowie der mit der Fortnahme feindlichen Gutes verbundene Nachtheil ganz hervorragend sind, wenn also z. B. die

Besitznahme einer Handelsstadt mit großem Reichthum geeignet ist, eine empfindliche und andauernde Schädigung des Nationalwohlstandes herbeizuführen und den Gegner wichtiger Mittel zu berauben. Endlich kann mit der Landung auch eine unmittelbare Unterstützung des Heeres durch Einwirkung gegen die Flanke des Feindes oder gegen seine rückwärtigen Verbindungen bezweckt sein.

Eine Landung im Sinne einer Diversion ist am wahrscheinlichsten als Maßnahme einer Macht, in deren Gebiet der Gegner eingedrungen ist, im eigenen Lande verhältnißmäßig nur schwache Kräfte zurücklassend. Man muß sich zur richtigen Würdigung der Bedeutung einer solchen Unternehmung die Lage des Landenden genau vergegenwärtigen: Zu dem gedachten Zwecke bedarf es einer Heeresabtheilung mit genügender Kampfkraft, wenn ihr Schicksal nicht mit Wahrscheinlichkeit Gefangennahme oder Vernichtung sein soll, also eines Armeekorps oder doch zum mindesten einer Infanterie-Division. Schon hierfür ist es schwer, die Transportmittel zu beschaffen (von einer zur See überlegenen Seemacht ersten Ranges wird später die Rede sein), jedenfalls aber muß mit Rücksicht auf die Raumverhältnisse die Ausstattung mit Kavallerie beschränkt werden; noch weniger wird es möglich sein, umfangreiche Kolonnen und Trains mitzuführen, sogar die Bagage der Truppen bedarf nöthigenfalls der Einschränkung. Als ein recht günstiger Zustand wird es schon anzusehen sein, wenn man die Bagage, Sanitätsdetachements und einen Theil der Munitionskolonnen mit Bespannung mitführen kann, den Rest aber der Munitionskolonnen ohne solche, vielleicht dann noch geringe Theile von Proviantkolonnen und Lazarethen unbespannt, alles übrige Material aber sogar ohne Fahrzeuge; indessen wird man das für das Ganze erforderliche Trainpersonal nicht entbehren können.

Daraus ergiebt sich zunächst das Bedürfniß, Kolonnen und Trains nach der Landung in voller Stärke zu organisiren durch Beitreibung von Pferden und Wagen; ob man solche in genügender

Zahl überhaupt vorfindet, ist jedoch fraglich, zumal, wenn die Landung nicht ganz unerwartet erfolgte. Die Organisation kann überhaupt nur unter dem Schutze der Landungstruppen erfolgen, welche dazu zunächst ein gewisses Stück Land gewinnen und sich durch Aufklärung sichern müssen; diese aber ist erschwert durch die beschränkte Zahl der Kavallerie. Beginnt dann die Operation, so ist sie nur auf die Flotte gestützt, welche trotz des Dampfes doch abhängig bleibt von Wind und Wetter und im eigentlichsten Sinne des Wortes eine schwankende Basis bildet. Dadurch entsteht das Bedürfniß, sich durch Anlage von Befestigungen an der Küste einen Rückhalt zu verschaffen zur Sicherung der Wiedereinschiffung sogar in dem ungünstigsten Falle, d. h. wenn der Feind nachdrängt und Stürme oder die feindliche Flotte die eigene Bedeckungsflotte zum zeitweisen Verlassen der Küste zwangen. Selbst im Falle, daß die Transportflotte bereit im Hafen liegt, gesichert durch provisorisch errichtete oder eroberte Küstenwerke, so kann doch die Truppe unmöglich sich einschiffen wie im Frieden in einen bereit stehenden Eisenbahnzug, ohne daß das Auslaufen durch die Anwesenheit der begleitenden Kriegsschiffe oder durch die Gewißheit, daß diese die feindlichen Seestreitkräfte fern halten, gesichert ist.

So entsteht eine Fülle von Schwierigkeiten, deren Ueberwindung einen ruhig abwägenden und gleichzeitig entschlossenen und unternehmenden, unter Umständen verwegenen Führer beansprucht. Er muß sich zunächst entscheiden, ob es nach der Lage wichtiger ist, sich zunächst eine feste Basis durch eine befestigte Stellung zu schaffen und die Organisation seines Trains zu vollenden, oder ob der dadurch entstehende Zeitverlust und die dem Gegner zur Versammlung und Heranführung seiner Kräfte — abhängig von ihrer ursprünglichen Vertheilung und von den Eisenbahnverbindungen — eine größere Gefahr einschließt als ein kühnes ungesäumtes Vorgehen, — nicht zu verwechseln mit einem Einsetzen der einzelnen gelandeten Truppentheile vor vollendeter Versammlung. Schnelles

Handeln wird zweifellos am Platze sein, wenn Aussicht vorhanden ist, den noch nicht in angemessener Stärke versammelten Gegner getrennt zu schlagen. An Wichtigkeit gewinnen solche Unternehmungen, wenn damit gleichzeitig als Nebenzweck die Bedrohung oder Besitznahme der feindlichen Hauptstadt, die Schädigung des Nationalwohlstandes, im Besonderen durch Inbesitznahme und Ausnutzung großer Handelsstädte, und die gründliche Zerstörung von für den Gegner wichtigen Verbindungen verbunden ist. Je nachdem die feindliche Heeresleitung für moralische Eindrücke zugänglich und die feindliche Regierung von der Volksstimmung abhängig ist, wird der Eindruck solcher Maßnahmen an Bedeutung gewinnen, ganz abgesehen von den besonderen Fällen, in welchen etwa eine solche Landung ein Signal für eine Insurrektion ist.

Absichtlich ist hier das Verfahren nach erfolgter Landung, also das Spätere, vorweggenommen worden, weil von der Erwägung der hier maßgebenden Verhältnisse in jedem Einzelfalle die Entschließung abhängig gemacht werden muß, ob ein solches Unternehmen überhaupt einen angemessenen Erfolg verspricht. Ein ausführliches Eingehen hierauf erschien um so weniger entbehrlich, als bei Truppenübungen in Küstenbezirken Annahmen über Landungen üblich zu sein pflegen, welche den Verhältnissen des Ernstfalles wenig entsprechen, für die Uebung selbst mitunter ohne Schaden, aber nicht ohne Gefahr, mit Rücksicht auf die dadurch angerichtete Verwirrung der Begriffe.*)

Es bleibt also noch nachzuholen, wie die Landung selbst auszuführen ist. Die erste Maßnahme muß die Beschaffung der erforderlichen Transportschiffe sein. Es darf wohl ohne Weiteres angenommen werden, daß England über die bereitesten Mittel zum Truppentransport verfügt und auch verhältnißmäßig große Erfahrungen auf diesem Gebiete besitzt; trotzdem waren im Herbst 1899

*) Ich habe mich hierüber an anderer Stelle ausgesprochen: „Der Dienst des Truppen-Generalstabes im Frieden“. Seite 41.

die für den Truppentransport nach Südafrika*) erforderlichen Schiffe nicht ohne Weiteres vorhanden; es dauerte noch 11 bis 18 Tage, vom Befehl zur Ausführung des Transports an gerechnet, bis die ersten 32 Transportschiffe**) abgingen, welche 5 Infanterie-Brigaden zu 4 Bataillonen, einige Bataillone Etappentruppen, die berittene Infanterie der Kavallerie-Division, eine Kavallerie-Brigade zu 3 Regimentern und 1 reitende Batterie sowie 6 Feldbatterien und außerdem die zugehörigen Verpflegungs- und Munitionskolonnen, Zeugkompagnien, Krankenträger-Kompagnien und Feldlazarethe an Bord hatten. Das weist auf die Vorbereitung von langer Hand hin, auf schon im Frieden zu treffende Vorkehrungen. Je geringer die Zahl geeigneter Transportschiffe ist, auf deren Anwesenheit und Verfügbarkeit die betreffende Macht jederzeit in den eigenen Häfen rechnen kann, desto eingehendere Vorsorge ist geboten. Wesentlich ist dabei die Geheimhaltung der Absicht, um den Gegner an der Ergreifung rechtzeitiger Gegenmaßregeln zu hindern. Selten allerdings wird zu verhindern sein, daß die allgemeine Thatsache solcher Rüstungen bekannt wird, selbst wenn es gelingt, die heimische Presse am Ausplaudern zu verhindern; dann aber kann es nur als ein Gewinn angesehen werden, wenn der Gegner schon daraufhin sich an der entscheidenden Stelle schwächt oder sich gar zu einer kordonartigen Vertheilung seiner zum Küstenschutz bestimmten Truppen verleiten läßt. Das führt nun wieder zur Erörterung der Wahl des Zeitpunktes für eine solche Landung. Die Möglichkeit des Auslaufens der Transportflotte ist vielleicht am größten mit Beginn des Feldzuges, vorausgesetzt, daß es gelang, in den Rüstungen dem Gegner den Vorrang abzugewinnen, vor Allem aber, solange man in dem betreffenden Meerestheile noch die Herrschaft zur See hat.

*) Daß dieses Beispiel an sich erst in den Bereich des III. Kapitels dieses Abschnittes gehört, kommt hier nicht in Frage, da es sich augenblicklich um einen alle Landungen gleichmäßig betreffenden Punkt handelt.

**) Vergl. Militär-Wochenblatt. Nr. 100. 1899. Spalte 2531.

Daß der Gegner sie nicht hat, ist unbedingtes Erforderniß, ist sie streitig, so bleibt der Erfolg zweifelhaft; aber wer nicht wagen will, soll überhaupt nicht Krieg führen. Ist es möglich, mit der Kriegserklärung oder doch unmittelbar nach ihr die Transportflotte auslaufen zu lassen, so kommt es für den Erfolg ganz darauf an, wie weit die Rüstungen des Gegners gediehen sind. Gelingt es, in das Getriebe der Mobilmachung hineinzustoßen, so kann vielleicht eine augenblickliche große Verwirrung angerichtet werden; aber es sind dann auch zweifellos in kürzester Zeit genügende Truppen der feindlichen Feldarmee zu erfolgreicher Abwehr versammelt, die bei einigermaßen richtigen Anordnungen die Landungstruppe vernichten müssen. Die Voraussetzung bliebe aber doch immer eine ungewöhnliche und unentschuldbare Verspätung des Gegners: Fehler des Feindes, die wirklich gemacht sind, soll man ohne Verzug ausnutzen, man darf aber nicht auf Fehler rechnen, die gemacht werden könnten. Es ist wohl der Fall denkbar, daß eine solche Wahl des Zeitpunktes das Festsetzen an einer weniger beobachteten Stelle, etwa auf einer der Küste nahen Insel, ermöglicht und so zunächst eine dauernde Bedrohung, geeignet, feindliche Kräfte zu fesseln, entsteht, aber der Umstand, daß von einer Insel aus eine zweite Landung erforderlich wird, macht es doch fraglich, ob damit auch nur eine entsprechend starke Kraft eines verständigen Gegners von der Entscheidung abgezogen, also der Zweck überhaupt erreicht wird. Die größere Wahrscheinlichkeit einer erfolgreichen Diversion besteht daher — vorausgesetzt, daß dann das Auslaufen überhaupt möglich ist — erst nach vollendetem Aufmarsch des Feindes, am meisten vielleicht, wenn er mit seiner Feldarmee weit vom eigenen Lande entfernt ist. Aber nur eine starke, unverzagte Heeresleitung wird in solcher Lage, welche eigene Mißerfolge voraussetzt, zu einem derartigen Unternehmen zu schreiten vermögen. Unbedingt fehlerhaft aber wäre ein solcher Entschluß, wenn der zu entsendende Heerestheil genügte, durch sein unmittelbares Einsetzen die Lage des Heeres zu bessern. Und doch

kann es Fälle geben, in welchen ein solches Unternehmen richtig ist; es sind oft Fragen der Politik, welche hier maßgebend sind und Zeitgewinn als das nächste Ziel der Maßnahmen erscheinen lassen.

Man kann sich etwas Wehrloseres als eine Truppentransportflotte kaum denken und nichts, was einer so gründlichen und in den Folgen so schwerwiegenden Vernichtung ausgesetzt ist. Aus dieser Thatsache entsteht das Bedürfniß der Deckung nicht durch einzelne Kreuzer, sondern durch ein kampffähiges Geschwader, das nicht dauernd an dem Transport kleben darf, sondern unter der Voraussetzung genügender Aufklärung durch Kreuzer dem Gegner offensiv entgegengehen muß, um ihn über die Wirkungssphäre seiner Geschütze hinaus von den Truppenschiffen fern zu halten, womöglich aber ihn zu vernichten.

Die Ueberführung wird sich in der Regel leichter bewerkstelligen lassen, und der taktische Erfolg der Landung wird gesicherter sein, wenn die ganze Truppenmacht in einem Transport vereint wird; indessen sind Fälle nicht ausgeschlossen, in welchen Staffeln nachgeführt werden müssen, wenn nicht eine schädliche Verzögerung entstehen soll. Dann muß aber dafür Sorge getragen werden, daß das für den Kampf minder Wesentliche — die Trains — der zweiten oder einer späteren Staffel zugetheilt wird, und daß dem ersten Transport es weder an der zur Aufklärung nöthigen Kavallerie noch an Infanterie und Artillerie zum Festhalten fehlt.

Wir haben gesehen, wie groß die Schwierigkeit ist, den richtigen Zeitpunkt für die Expedition im Allgemeinen zu bestimmen. Das ist auch bezüglich der genauen Zeitbestimmung für das Auslaufen der Fall; hier ist neben den Fluthverhältnissen und unter Umständen der Witterung ein taktisches Moment maßgebend, — der Ort, wo sich die feindliche Flotte befindet; es ist nicht ausgeschlossen, daß dem Auslaufen der Transportschiffe ein Seegefecht vorangehen muß, an dem unter Umständen die Hafenbefestigungen sich betheiligen können.

Wenn es nun endlich zur Ausschiffung kommt, so tritt eine intensive Wechselwirkung zwischen der Thätigkeit der Flotte und des Landheeres ein, welche aber wesentlich taktischer Natur ist, deren Besprechung daher vorbehalten bleiben muß. Hierher gehört nur, daß grundsätzlich die Ausschiffung nicht rasch und gleichzeitig genug erfolgen kann (Fluth- und Witterungsverhältnisse können natürlich nicht außer Betracht bleiben), um das Landungskorps aktionsfähig zu machen und gleichzeitig das Begleitgeschwader von der Aufgabe des unmittelbaren lokalen Schutzes zu befreien. Das schließt nicht aus, daß es den Zusammenhang dauernd wahrt und die Landungstruppe stützt durch Armirung von Werken in der Nähe der Küste. Den besten Dienst aber wird es leisten, wenn es für offene Seeverbindung mit dem eigenen Lande und Sicherheit der an der Küste liegenden Transportflotte sorgt, mit anderen Worten: die Heerschaft in dem in Frage kommenden Meerestheile behauptet. Dazu gehört aber Bereitschaft zu ungebundenem Operiren und gegebenenfalls offensives Vorgehen, nicht Stillliegen unmittelbar vor der Landungsstelle.

Eine Ausschiffung kann nur dann rasch und glatt erfolgen, wenn die Eigenthümlichkeiten der in Betracht kommenden Landungsstellen schon im Frieden erforscht waren und auf die Ueberwindung aller in Betracht kommenden technischen Landungsschwierigkeiten schon bei Ausrüstung der Flotte Bedacht genommen wurde. Es darf nicht vorkommen, daß man ankern will, wo kein Ankergrund ist, auch nicht, daß es an genügenden Booten, Prahmen und Hebevorrichtungen fehlt.

Der Beginn der Landung der Armee Bonapartes noch an dem Abend desselben Tages, an dem seine Flotte vor Alexandrien vor Anker ging, ist vorbildlich.

Es ist schon erwähnt worden, wie eine Insel als Stützpunkt für die Landung dienen kann, aber auch zum Festhalten der Verbindung mit der Heimath spielen Stützpunkte, befestigte Kohlenstationen, eine wichtige Rolle (vergl. C. I., 2). Fehlt es an solchen,

so müssen bei größerer Entfernung Kohlenschiffe mitgeführt werden, welche allerdings die Größe der Transportflotte vermehren, in diesem Falle aber doch weder ihre Bewegung zu behindern brauchen, noch Anspruch auf besondere Bedeckung machen.

Die Gegenmaßregeln gegen solche Landungen ergeben sich unmittelbar aus dem vorstehend Erörterten: Verhindern des Auslaufens durch Nachrichtenwesen, Beobachtung in feindlichen Häfen durch Aufklärungsschiffe, Bereitstellung der eigenen Flotte so, daß sie das Auslaufen verhindern kann; gelingt es doch, so handelt es sich um Verfolgung — die Fühlung darf nicht verloren gehen —, demnächst um Wegnahme oder Vernichtung der Transportflotte, welcher in der Regel ein erfolgreicher Kampf mit der Begleitflotte vorangehen muß. Ist die Landung erfolgt, so bleibt der Flotte immer noch reiche Thätigkeit — sie kann, wie Nelson bei Abukir, die feindlichen Schiffe vernichten und die Verbindung mit der Heimath erfolgreich unterbrechen, sie kann auch die Stützpunkte des Gelandeten am Lande bekämpfen oder bekämpfen helfen. Auf dem Lande selbst aber liegt der Hauptschutz gegen eine Landung im Beobachtungs- und Signaldienst an der Küste und in den Eisenbahnverbindungen. Es muß Vorsorge getroffen sein, daß die Besatzungstruppen, ohne Zeitverlust nach den überhaupt möglichen Landungsstellen versammelt werden können; man muß sich nur hüten, auf eine nicht ganz sichere Nachricht hin verfrüht Truppentransporte einzuleiten, — in diesem Falle wird man leicht das Opfer einer Demonstration der Begleitflotte, während die Transportschiffe an anderer Stelle ungehindert die Landung bewerkstelligen. Es ist an sich übrigens kein großes Unglück, wenn der Vertheidiger erst nach erfolgter Landung eintrifft, wenn er nur stark genug ist, den mit dem Rücken am Wasser stehenden Gegner zu schlagen. Von der Abzweigung von Kräften der Hauptarmee muß, wenn irgend möglich, Abstand genommen werden; andernfalls thut man ja ohne Weiteres, was der Gegner will.

Ist die Schädigung des Wohlstandes des feindlichen Landes, bereits als Nebenabsicht der Landung betrachtet, der unmittelbare Zweck, so sind geringere Mittel erforderlich, und unter Umständen genügt hierzu sogar die Flotte ohne Betheiligung von Landtruppen, wenn einige Schiffe in einen unbefestigten Hafen eindringen und, um ihren Absichten mehr Nachdruck zu geben, einen Theil ihrer Besatzung landen können. Die Dauer der Unternehmung wird dann nicht lange sein, und es ist wohl denkbar, daß der Zweck erreicht ist, bevor genügende Kräfte zur Abwehr herangekommen sind. Nun ist es aber durchaus nicht gleichgültig, ob einigen Fischerdörfern und Badeorten Schaden zugefügt wird, oder ob mit den Besitzthümern einer großen Handelsstadt ein erheblicher Theil des Nationalvermögens verloren geht und eine Quelle des Gesammtwohlstandes durch Fortnahme oder Vernichtung der Handelsschiffe und Vorräthe, Zerstörung der Hafenanlagen und Wegnahme des Geldes auf unabsehbare Zeit, vielleicht für immer, versiegt. Von rein menschlichem Standpunkte sind die Betheiligten in beiden Fällen gleich beklagenswerth, aber der eine Verlust ist im Wesentlichen ersetzbar, der andere nicht, und die Wirkung auf die Lebenskraft des Landes und seiner Vertheidigungsmittel ist eine ganz andere, die sozialen und wirthschaftlichen Folgen sind gar nicht übersehbar. Aus diesem Grunde kann nicht jeglicher feindlichen Unternehmung in dieser Richtung in gleicher Weise entgegengetreten werden, ohne die Gefahr einer kraftlosen Kordonvertheidigung oder eines ebenso aufreibenden wie nutzlosen Umherfahrens von Truppen auf der Eisenbahn; um so nöthiger aber ist es, für die Sicherung so verwundbarer Stellen, wie die großen Seehandelsplätze es sind, schon im Frieden Sorge zu tragen. Das geschieht auch überall durch Küstenbefestigungen. Dieselben müssen widerstandsfähig auch gegen eine starke Flotte sein; am meisten werden sie allerdings stets leisten, wenn die eigenen Kriegsschiffe sie aktiv unterstützen. Eine zweite Anforderung aber ist die, daß ihre Lage eine feindliche Landung in solcher Nähe aus=

schließt, daß die im Lande befindlichen Streitkräfte nicht rechtzeitig in genügender Zahl zu erfolgreichem aktiven Entgegentreten herangezogen werden könnten. Was außerdem durch permanente oder erst im Mobilmachungsfalle anzulegende Befestigungen und lokale Besatzung zum örtlichen Schutze zu geschehen hat, muß für jeden Einzelfall gleichfalls schon im Frieden festgestellt werden.

Es erübrigt noch die Erwähnung von Landungen, welche auf dem Kriegsschauplatze der Hauptaktion zu unmittelbarer Unterstützung des Heeres ausgeführt werden sollen, wohl ein seltener Fall und eigentlich nur dann wahrscheinlich, wenn es sich um die Heranführung von Streitkräften aus durch das Wasser getrennten Landestheilen handelt, welche man anstatt unmittelbarer Vereinigung mit den eigenen Hauptkräften gegen die Flanke oder die Verbindungen des Gegners wirken lassen will; das setzt natürlich eine ganz besondere kriegerische Lage voraus, wird aber erleichtert, wenn man an der Küste noch Befestigungen in der Hand hat, welche in derselben Weise wie Stromfestungen als Ausfallthore dienen können. Eine solche Rolle konnten 1864 Düppel und Veile spielen.*)

Ein besonders günstiger Fall ist schließlich die Möglichkeit, in einem befreundeten Lande mit Landgrenze nach dem feindlichen Staate zu landen; dann braucht man die Landung nicht zu erkämpfen, wenigstens nicht nach der Landseite hin, gewinnt eine feste Basis, hat Aussicht, die Organisation der Trains zu beenden und Verstärkung zu finden in den Streitkräften des Verbündeten. Eine solche Operation wird um so mehr erleichtert, je später die befreundete Macht sich als Verbündete enthüllt. 1870 wurde eine derartige französische Landung in Jütland erwartet und eine Theilnahme Dänemarks am Kriege auf französischer Seite. Diese Aussicht genügte, außer drei Landwehr-Divisionen auch eine Division Feldtruppen längere Zeit von der Hauptentscheidung fern zu halten.

*) Moltkes militärische Korrespondenz 1864, S. 88, und Moltkes kriegsgeschichtliche Arbeiten, 2. Th., S. 99.

Die Nothwendigkeit eines gemeinsamen Oberbefehls für die gesammten Operationen ist bereits dargethan worden, die gemeinsame Leitung an bestimmter Stelle gewinnt aber bei Landungen eine ganz besondere Bedeutung. Es ist fraglos, daß Einer den Befehl führen muß und zwar selbstredend der Aeltere; die eigene Vernunft und die Weisungen der Oberleitung müssen ihm sagen, daß er auf dem ihm fremden Element sich jedes Eingreifens in Einzelheiten in noch höherem Grade zu enthalten hat, als es schon an sich für jeden höheren Befehlshaber geboten ist. Wir wissen aber, daß auch in den streng geregelten Verhältnissen des Heeres im Kriege Uebereifer im Eingreifen und falsche Empfindlichkeit Untergebener nicht ausgeschlossen sind; das weist auf eine besonders sorgfältige Personenauswahl in dem in Rede stehenden Falle hin. Das allgemeine Ziel einer Landung muß selbstredend vor Beginn der Expedition feststehen, bei richtiger Vorbereitung sogar der Landungspunkt. Indessen können während der Fahrt Aenderungen in der strategischen Lage eintreten, welche in den Direktiven des großen Hauptquartiers nicht vorgesehen waren oder die doch der Prüfung bedürfen, ob sie mit dem dort in Betracht gezogenen Falle als übereinstimmend anzusehen sind. Die Entscheidung ist dann Sache des Oberkommandirenden, auch wenn er der Landarmee angehört: er wird den anderen Theil hören, befiehlt dann aber auf seine Verantwortung; von bloßen „Wünschen" und Kompromissen kann keine Rede sein, das wäre hier ebenso verderblich wie innerhalb der Armee oder der Marine. Bei Wahl des Landungspunktes aber im Besonderen treten die technischen Rücksichten meist noch mehr in den Vordergrund als die taktischen, die vorher getroffene Auswahl ändert sich aber nicht nur mit dem allgemeinen Ziel, sondern oft auch bei Beibehalt desselben durch das Wetter, die taktische Lage und das Ergebniß der besonderen Erkundung, so daß hier oft eine neue Entscheidung erforderlich werden wird. Dieselbe gebührt abermals dem Oberkommandirenden, aber

er hat, wenn er dem Heere angehört, die Pflicht, dabei die technischen Einwendungen des Befehlshabers der Seestreitkräfte zu berücksichtigen und wird sich ihm fügen müssen, wenn er etwas für technisch unausführbar erklärt oder wenn die Bedingungen der See-Taktik im Vordergrund stehen; ebensowenig darf ein der Marine angehöriger Oberbefehlshaber die geltend gemachten Rücksichten der Land-Taktik außer Acht lassen.

Bei der Landung ist die Fahrtordnung Sache des Seemannes, nur muß er, auch wenn er gleichzeitig Oberbefehlshaber ist, die Anforderungen bezüglich der Reihenfolge der Truppentheile bei der Landung berücksichtigen; das ist ohne Zeitverlust nur möglich, wenn schon während der Fahrt die Reihenfolge entsprechend geregelt war. Nach erfolgter Landung kann der Oberbefehlshaber, soweit er dem Heere angehört, zwar befehlen, daß die Flotte bei Anlage und Armirung von Küstenwerken mitwirkt, muß aber das Maß der Abgaben an Personal und Material überlassen, da er nicht zu beurtheilen vermag, was in dieser Beziehung ohne Schädigung der Kampffähigkeit der Schiffe geschehen kann. Am besten ist es, wenn dieselben, abgesehen von vorübergehender Arbeitsleistung, unberührt bleiben können, der Bedarf an Geschützen und Bedienungspersonal für diesen Zweck vielmehr von vornherein vorgesehen ist und auf den Transportschiffen mitgeführt wird. Was nun das weitere Verhalten der Flotte nach der Landung betrifft, so kann ihr eigentlich nur der allgemeine Auftrag der Sicherung der Basis der Landung gegeben werden; ihre Bewegungsfreiheit zu hemmen, wäre ein Fehler. Entsprechend steht es mit den Landoperationen der Truppen, wenn ein Seemann den Oberbefehl hat. Hier ist bereits das taktische Gebiet gestreift worden, das erst im Abschnitt D zur Besprechung gelangen soll, aber eine unbedingte Trennung der strategischen und taktischen Verhältnisse ist nicht immer durchführbar.

e. Die unmittelbare strategische Unterstützung der Landoperationen durch die Flotte.

Die unmittelbare Unterstützung der Landoperationen durch die Flotte ist der Höhepunkt des strategischen Zusammenwirkens, sie schließt gewissermaßen eine Erweiterung des Landkriegsschauplatzes auf das Meer ein; die Flotte vermehrt dann die Zahl der neben einander marschirenden Kolonnen der Armee, sie wird zur Flügelkolonne mit ungewöhnlicher Bewegungsfreiheit. Umgekehrt kann ein an der Küste marschirendes Korps unter Umständen zur Hülfskraft einer starken Flotte werden, dieser Flügelanlehnung bieten und als Operationsbasis dienen. Soll ein solches gegenseitiges Verhältniß von Dauer sein, so ist es Voraussetzung, daß die Ueberlegenheit zur See wenigstens bis zu einem gewissen Grade bereits vorhanden ist; anderenfalls können die Operationen des Landheeres nicht so maßgebend sein, wie es wenigstens die zuerst erwähnte Lage bedingt; die Flotte bedarf dann vielmehr zunächst voller Bewegungsfreiheit zur Niederkämpfung des Gegners zur See als Vorbedingung fernerer Thätigkeit. Aus diesem Grunde wird die weitere Besprechung dieses Verhältnisses für die Erörterung des Zusammenwirkens „bei Ueberlegenheit der einen Macht zur See" (C, II, 2, e) vorbehalten.

f. Die Einwirkung von Kolonien.

Es wurde bereits angedeutet, daß die Vielseitigkeit der Lage sich noch steigert, wenn die eine Macht oder gar beide Kolonien besitzen und dieselben in unmittelbare Mitleidenschaft gezogen werden. In Bezug auf den Handel wird dies jedenfalls der Fall sein. Ob die Kolonien mit Land- oder Seestreitkräften am Kampfe theilnehmen können, wird von ihren bereiten Streitmitteln und von dem, was sie aufzustellen vermögen, abhängen, und es wird dann, wenn die Kolonien der kriegführenden Staaten eine gemeinsame Landgrenze haben, sich vielleicht ein Theil des Krieges ganz selbständig

auf weit entferntem Kriegsschauplatz abspielen oder es wird sich um Vorgänge handeln, wie sie bereits unter „Landungen" erörtert sind, oder um solche, die mehr in das Gebiet der noch bevorstehenden Besprechung über den Krieg zweier durch das Meer getrennten Länder gehören.

2. Bei Ueberlegenheit der einen Macht zur See.

a. Allgemeines.

Man könnte sich hier kurz fassen und sagen, wo von vornherein eine Ueberlegenheit zur See bestehe, sei für die andere Partei jede Thätigkeit auf diesem Elemente ausgeschlossen und daher jede Erörterung überflüssig; es giebt aber eine unbegrenzte Zahl von Abstufungen des Stärkeverhältnisses, und solange das Uebergewicht nicht geradezu erdrückt, ist doch eine Kampfprobe nicht ausgeschlossen. Wäre es anders, so würden ja auch die Landkriege am besten unblutig durch Abzählen der Streitkräfte entschieden. Da sprechen denn aber doch außer der numerischen Stärke noch eine ganze Reihe anderer Faktoren mit: Volkseigenthümlichkeit, Ausbildung und Erziehung, Organisation, Bewaffnung, Ausrüstung, Kampfweise, Vorsorge für rechtzeitige Bereitstellung und Ergänzung der Kampfmittel, Art des Kriegsschauplatzes und der Verbindungen, Führung, Talent, Kenntnisse und Charaktereigenschaften, Geldmittel, Unterstützung durch die Politik. Dasselbe gilt vom Seekriege.

Dazu kommt, um von den thatsächlichen Verhältnissen auszugehen, der Umstand, daß unter den kontinentalen Mächten — und von diesen allein kann in einem „Kriege zwischen Mächten mit gemeinsamer Landgrenze", den wir zur Zeit noch erörtern, die Rede sein — eine Macht mit einer eine erfolgreiche Gegenwehr ausschließenden Ueberlegenheit gegenwärtig nicht besteht. Es werden somit die einzelnen bereits behandelten Fragen einer erneuten Prüfung auf dieser veränderten Grundlage unterzogen werden

müssen, wobei es feststeht, daß für den schwächeren Theil in der Regel die Defensive — niemals ohne Offensive — in den Vordergrund tritt.

Schließlich darf nicht vergessen werden, daß im Laufe eines Feldzuges, sei es durch hinzutretenden Kraftzuwachs, sei es durch einseitige Verluste, die Stärke der Streitkräfte sich ändert; aus diesem Grunde könnte derselbe Feldzug sowohl Beispiele für den vorangegangenen Abschnitt wie für den gegenwärtigen bieten.

b. Die Zufuhr von Nahrungsmitteln und Material auf dem Seewege.

Wenn bei gleich starken Kräften zur See die Sicherung bezw. Unterbindung der Zufuhr erst ein Erfolg richtiger Verfügung über die Flotte und demnächst, falls nicht der in Nachtheil gerathene Theil die so geschaffene Lage resignirt hinnimmt, des Kampfes ist, so liegt in der Ueberlegenheit der eigenen Seestreitkräfte schon bei Eintritt in den Krieg der erste lediglich durch die Organisation errungene Erfolg. Auch für den hier in Rede stehenden Zweck ist die absolute Stärke der Marine allein nicht maßgebend; die durch die jeweilige Aufgabe bedingte Kraftentfaltung und -Verwendung ist es, auf welche es ankommt. Hierfür wieder ist neben der Höhe des Bedarfs an Einfuhr die Küstenentwickelung und die Lage der Häfen sowie auch die Zahl und Länge der gefährdeten Zufuhrwege entscheidend. Ein Land mit weniger ausgedehnter Küste sowie mit beschränkteren Zufuhrstraßen braucht geringere Kräfte zur Ausübung des erforderlichen unmittelbaren Schutzes; dadurch kann es kommen, daß der an sich Schwächere doch gleich starke oder gar stärkere Kräfte für die Operationen frei zu machen vermag, damit die Herrschaft zur See erlangt und hierdurch auch diese Sonderaufgabe löst. Eine richtige Anordnung der Schutzmaßnahmen sowie der betreffenden Offensivmaßregeln setzt daher die Abwägung nicht nur der eigenen Mittel — stets unter der Tendenz, nur das Nothwendigste zu örtlichem Schutze zu verwenden —, sondern

auch der Kräfte und wahrscheinlichen — von seinem Standpunkte besten — Pläne des Feindes voraus. Es ergiebt sich daraus auch, daß, wenn stärkere Flotte und weitere Ausdehnung des zu schützenden Objektes zusammenfallen, die Verwendung der Ueberlegenheit in erster Linie zu voller örtlicher Sicherung ein Fehler wäre, und daß es viel wichtiger ist, daß ein ungebundenes starkes Kampfgeschwader die Zufuhr durch Vernichtung des Gegners endgültig schützt, als daß im Anfange des Feldzuges die Fortnahme einzelner Schiffe verhindert wird; das und die zeitweise Blockirung einzelner Häfen durch den Gegner kommen gar nicht in Frage, wenn mit diesem Opfer demnächst die Herrschaft zur See erkauft werden kann.

Im Uebrigen wirkt auf eine Befreiung von Lokalaufgaben unter Umständen die Unzugänglichkeit der Küste und die geringe Zahl der Häfen noch günstiger ein als das geringe Maß ihrer absoluten Ausdehnung. Das wird hier erwähnt, um die Vielseitigkeit der mitsprechenden Faktoren zu kennzeichnen.

Immer unter der Voraussetzung, daß genügende Kräfte zur aktiven Thätigkeit verbleiben, wird die stärkere Macht ihre Aufgabe am wirksamsten durch eine Blockade erfüllen, welcher unter Umständen erst das Erringen der Seeherrschaft durch Kampf vorangehen muß. Bisher ist der Begriff einer „Blockade" nur gestreift worden, weil bei gleich starken Flotten ihre volle Durchführung nur schwer zu denken ist. Hier aber ist es erforderlich, auf ihr Wesen näher einzugehen.

„Unter Blockade versteht man die Absperrung von Häfen und Küstengewässern mit Hülfe von Seestreitkräften (Blockadeflotten); sie bezweckt, die betreffenden Häfen und Küsten gänzlich vom Handelsseeverkehr, also auch von dem unter neutraler Flagge, auszuschließen. Nach den herrschenden und fast allgemein anerkannten seerechtlichen Gepflogenheiten soll die Blockade den neutralen Staaten rechtzeitig angemeldet werden, auch soll den neutralen Schiffen eine

Frist zum Auslaufen aus den blockirten Gewässern gewährt werden, wenn sie kein Kriegssperrgut (sogenannte Kriegskontrebande) führen. Im Allgemeinen soll die Blockade wirksam vollzogen werden, wenn sie für die Neutralen rechtsverbindlich sein soll, mit anderen Worten, der Blockirende darf nur dann neutrale Schiffe als Blockadebrecher „aufbringen“, d. h. wegnehmen, wenn das neutrale Schiff Kenntniß von der Blockade hatte, und wenn es innerhalb der blockirten Gewässer beim Versuche aufgegriffen wurde, in die blockirten Häfen hinein- oder aus ihnen hinauszulaufen. Nach allgemeiner Rechtsgepflogenheit hört die Blockade auf, rechtsverbindlich zu sein, wenn die blockirten Schiffe aus anderen Gründen wie aus höherer Gewalt (Sturm, Seenoth, große Havarie) ihre Blockadestation verlassen haben. Das Gelingen eines beabsichtigten Blockadebruchs in vereinzelten Fällen ändert an dem Bestehen der Blockade garnichts, vorausgesetzt, daß dieses Einzelunternehmen mit Gefahr verbunden war.“ *)

Die Auslegungsfähigkeit solcher Grundsätze liegt auf der Hand, und thatsächlich ist es das Recht des Stärkeren, das hier maßgebend ist, ganz abgesehen davon, daß nicht einmal alle Seemächte der entsprechenden, auf dem Pariser Kongreß vom 15. April 1856 abgegebenen Deklaration beigetreten sind. Strittige Rechtsfragen können daher, wenn Schiffe neutraler Mächte in Mitleidenschaft gezogen werden — und das wird fast regelmäßig der Fall sein — zur verhängnißvollen Einmischung dieser führen, vorausgesetzt, daß sie die nöthige Macht zur See haben; es ist zum Beispiel nicht anzunehmen, daß England auf diesem Gebiete sich etwas gefallen läßt, was Andere hinnehmen müssen.

*) Wörtlich mit Fortlassung einzelner, für den diesseitigen Zweck unwesentlichen Sätze aus „Nauticus, Altes und Neues zur Flottenfrage. Erläuterungen zum Flottengesetz“. 1898. — Vergl. auch Glatzel, „Die moderne Blockade“. Marine-Rundschau 1899, 1. Heft, obwohl hier die Handelsblockade, also auch die gegen Einfuhr für militärische Zwecke gerichtete, nur nebensächlich berührt wird.

Eine wirksame Blockade bedingt also in erster Linie das Vorhandensein von Kreuzern vor den Häfen, durch Schnelligkeit und Aufstellungspunkt sowie weiten Aktionsradius befähigt, ein- und auslaufende Schiffe fortzunehmen, gleichzeitig mit der erforderlichen Kampfkraft, um Begleitschiffen entgegentreten zu können. Selbst stillliegend, müssen sie stets unter Dampf sein, stets bewegungsfähig, wenn die Blockade nicht aufhören soll, effektiv zu sein. Das bedingt aber einen großen Kohlenverbrauch und damit einen sehr beträchtlichen Kohlenvorrath, denn mit einem Verlassen der Station zur Kohleneinnahme hört die Blockade thatsächlich auf, es sei denn, daß mehrere Schiffe vorhanden sind, welche einander ablösen, was doch nur auf Kosten der Ausstattung der Schlachtflotte mit Aufklärungsschiffen geschehen kann. Sie müssen ferner, wenigstens solange sie stillliegen, sich außerhalb des Wirkungskreises der Geschütze der etwa vorhandenen feindlichen Küstenbefestigungen aufhalten und doch wieder nahe genug sein, um den Versuch des Ein- und Auslaufens rechtzeitig entdecken und verhindern zu können. Mit der Entfernung von dem zu sperrenden Hafen wächst daher entweder der Bedarf an Schiffen oder der Anspruch an rastlose Bewegung und damit an Kohlenversorgung; das Maß dieser Entfernung steigert sich mit der Wirkung der feindlichen Küstengeschütze.

Kreuzer allein genügen nicht zur Blockade, weil selbst einer schwächeren Seemacht gegenüber damit gerechnet werden muß, daß deren in die Häfen zurückgezogene Geschwader einen Ausfall zu ihrer Vertreibung oder Vernichtung machen; größer noch ist die Gefahr, wenn der Feind Streitkräfte auf hoher See, also im Rücken der blockirenden Fahrzeuge, hat. Isolirt würden sie demnach eine Rolle spielen, wie auf dem Lande Vorposten vor einer Festung ohne ein Belagerungsheer dahinter. Diesem entsprechend muß sich hinter den Kreuzern eine Schlachtflotte befinden, bereit, ihr den Rücken frei zu halten, sie zu unterstützen und womöglich durch zeitweise Ablösung die Kohlenversorgungsfrage zu lösen. Auch die Schlachtflotte bedarf

reicher Kohlenausstattung, denn mit ihrem zeitweiligen Ausscheiden aus den Operationen behufs der Ergänzung des Heizmaterials wird vielleicht die Blockade aufhören, die Zutheilung von Kohlenschiffen an sie (vergl. C., I, 2 u. 8) wird also nicht zu umgehen sein.*)

Hieraus geht wieder hervor, daß die Abwehr einer Blockade in der Offensive liegen muß. Schnelligkeit und List, zumal, wenn nebliges Wetter, Dunkelheit der Nacht und genaue Kenntniß des von Seezeichen entblößten Fahrwassers, sowie Fehler des Gegners das Unternehmen begünstigen, werden einzelnen Schiffen fast immer den Blockadebruch ermöglichen, aber das werden nur „vereinzelte Fälle" sein, welche das Prinzip der anerkannten „wirksamen" Blockade nicht durchbrechen und auch im Einzelfalle für die Ernährung des Heeres einen nur geringen Nutzen bringen. Eine Unterstützung und Erleichterung solcher Unternehmungen besteht im Fernhalten des Gegners, Unzugänglichmachen des Fahrwassers durch möglichst weit vorgeschobene Minensperren mit Oeffnungen für den eigenen Gebrauch, durch Entfernung der Seezeichen und an deren Stelle Festsetzung von Marken, welche nur befreundeten Schiffen bekannt sind, durch möglichst weite Beherrschung des Meeres durch weittragende Geschütze der Küstenwerke und der noch vorhandenen, lediglich zum Küstenschutze bestimmten Fahrzeuge, ferner durch nächtliche Unternehmungen gegen die Kreuzer mit Torpedobooten. Alles das aber sind keine durchschlagenden Mittel, und wo es an einer genügend starken Schlachtflotte fehlt, um die Herrschaft zur See zu gewinnen, da muß versucht werden, durch Ausfälle der in den Häfen etwa befindlichen Schlachtschiffe und Kreuzer, unterstützt von Torpedobooten, wenigstens zeitige und örtliche Theilerfolge zu erringen, die um so wahrscheinlicher werden, je mehr es gelingt, eine infolge Verschiebung der feindlichen Streitkräfte an einzelnen Stellen sich

*) Vergl. Palmgrên, „Kohlenversorgung im Seekriege". Marine-Rundschau 1899. Heft 8/9.

bietende günstige Gelegenheit rasch entschlossen auszunutzen; die Vorbedingung sind auch hier Nachrichten.

Es sei übrigens bei dieser Gelegenheit des vielverbreiteten Irrthums gedacht, als sei die Entfernung der Seezeichen und Löschung der Leuchtfeuer schon allein ein genügender Schutz gegen die Annäherung feindlicher Schiffe. Abgesehen davon, daß dieselbe für den hier besprochenen Spezialfall — Fernhalten der Blockadekreuzer — nur insofern wirksam werden kann, als der Verfolgung von Blockadebrechern dadurch ein Ziel gesetzt wird, ist der Nutzen dieser Maßnahme überhaupt, also auch gegenüber Landungsversuchen und dem Eindringen des Feindes in Buchten und Strommündungen, kein unbedingter. Es ist nämlich in vielen Fällen möglich, bei häufigem Befahren desselben Fahrwassers durch selbstaufgefundene Hülfsmerkmale an der Küste sich die Gefahrsstellen auch ohne die offiziellen Seezeichen einzuprägen; ein erfahrener Lootse wird dazu im Stande sein. In den Seestädten ist es aber eine bekannte Thatsache, daß nicht selten Rheder, damit die Fahrt nicht durch Aufsuchen des Lootsenkutters vor dem Reiseziel oder unvermutheten Lootsenmangel noch im letzten Augenblick empfindlichen Aufenthalt erleidet, sich einen Lootsen von dort, vorausgesetzt, daß es sich um einen Hafen des europäischen Kontinents handelt, mittelst der Eisenbahn kommen lassen, so daß dieser die ganze Fahrt vom Heimathshafen aus mitmacht. Nichts ist dann natürlicher, als daß er von Anfang an neben dem Kollegen auf der Kommandobrücke steht und sich schon aus rein seemännischem Interesse in vertraulichem Gespräch und durch eigene Beobachtung die entsprechenden Kenntnisse aneignet, zumal wenn er dieselbe Fahrt öfter ausführt, was durchaus nicht fern liegt. Außerdem hat die Erfahrung gezeigt, daß auch das schwierigste Fahrwasser ohne Seezeichen sich schließlich durch sorgfältiges Lothen ermitteln und dann auch benutzen läßt (wie es z. B. seitens der nordamerikanischen Flotte 1861 vor Port Royal Sund geschah), ausgeschlossen natürlich, wenn eine Vertheidigung vorhanden ist. Damit wird auch die

Unrichtigkeit einer anderen viel verbreiteten Ansicht erwiesen, als biete das Wattenmeer der Nordsee durch die Verzweigtheit und Veränderlichkeit seiner Fahrwasser allein einen genügenden Schutz. Man muß sich ferner darüber klar sein, daß gerade da, wo schwierige Verhältnisse an einer aus besonderen Gründen für den Gegner wichtigen Küste bestehen, auf eingehende Erkundung schon im Frieden gerechnet werden muß. Daraus erwächst die Aufgabe, der Erwerbung solcher Kenntniß nach Möglichkeit entgegenzutreten.

Das Endergebniß aber ist wieder, daß natürliche wie künstliche Hindernisse nur dann zur Abwehr nützen, wenn sie vertheidigt werden.

Ein höchst lehrreiches Beispiel für die Einwirkung des Blockadekrieges auf die Ernährung des Heeres und der Bevölkerung ist der nordamerikanische Bürgerkrieg*). Die Südstaaten, deren Landwirthschaft mit Ausnahme des Westens hauptsächlich Ausfuhrprodukte hervorbrachte, waren in Bezug auf Nahrungsmittel und Industrie einschließlich Waffenfabrikation, Maschinen- und Schiffbau fast ganz auf das Ausland angewiesen; um so verhängnißvoller mußte eine Blockade werden. Maritime Streitkräfte waren nicht vorhanden; trotzdem gelang es, sich aus dürftigen, zu Beginn der Aktion gewonnenen Mitteln eine, wenn auch schwache, Seemacht zu schaffen, der Erfolg einer ganz ungewöhnlichen Energie, unterstützt durch die Unfertigkeit auch der Nordstaaten. Die großartigste Leistung war die Herstellung eines brauchbaren Panzerschiffes aus dem halbverbrannten und versenkten Rumpfe der „Merrimac". Die nordstaatliche Flotte wurde bald mit der Blockade der ganzen feindlichen Küste betraut, in der bisher unerhörten Ausdehnung von 5500 km, das englische Blockadegebiet 1806 bis 1814 noch weit übertreffend, und zwar wurde die Blockade mit der Zeit zu einer wirksamen,

*) Vergl. den so ungemein lehrreichen und klaren Vortrag des Kapitäns zur See a. D. Stenzel, „Die Flotte der Nordstaaten im Secessionskriege", Beiheft 4 zum Militär-Wochenblatt 1894.

während die erwähnte englische doch eine „papierne“ blieb. Auf den Plan dazu soll hier näher eingegangen werden, weil er eine ebenso kühne wie wohldurchdachte Unterbindung der Lebensadern des Gegners in denkbar größtem Maßstabe darstellt. Die riesige Breite der amerikanischen Ströme und ihre weit ins Land hineinreichende Schiffbarkeit kamen dem Zusammenwirken von Heer und Flotte zu gut.*) Das feindliche Gebiet sollte nicht nur völlig umfaßt und eingeschlossen werden, es war auch die Abtrennung der zugehörigen, allein Getreide und Vieh in größerem Maßstabe produzirenden Weststaaten (westlich des Mississippi) ins Auge gefaßt; hierzu war die Nordwestarmee ausersehen, welche gemeinsam mit einer Flottille von Flußschiffen den Mississippi abwärts mitten in das feindliche Gebiet vorzudringen hatte, während vom Golf von Mexiko, also vom Süden her, eine Flotte sich des unteren Stromes bemächtigen und jener Flottille die Hand bieten sollte. Die Blockade der Küsten im Süden und Osten fiel der Flotte zu, während eine Nordostarmee, mit dem linken Flügel an die Flotte gelehnt, gegen die Hauptkräfte vorgehen sollte; die Nordgrenze aber war gleichzeitig die Grenze der Nordstaaten, und so wurde die Umfassung eine vollendete. Von besonderem Interesse wegen ihrer Eigenart sind die der Flotte im Osten zugefallenen Aufgaben: Der rechte Flügel der Blockade reichte nämlich bis Washington, also bis zum Anfang der allerdings seeartigen Er-

*) Aehnliche Verhältnisse würden vielleicht bei einem Kriege in China entstehen. — Im Uebrigen ist es bemerkenswerth, daß den eine wirkliche Flotte entbehrenden Südstaaten die Anwendung eines ebenso ungewöhnlichen wie kühnen Blockademittels wenigstens zeitweise gelang. Sie sperrten nämlich, bevor die Nordstaaten sich zu einer energischen Kriegführung entschlossen, den unteren Potomac und damit die Verbindung der feindlichen Hauptstadt Washington mit dem Meere durch einige schwer armirte Land-Batterien in der Gegend von Dumfries, allerdings geradezu eine Verhöhnung des noch unthätigen Gegners, nur übertroffen in ihrer Drastik durch die mit hölzernen Kanonen und einem Ofenrohr armirten Batterien bei Munsons und Masons Hill. — Vergl. Mangold, „Der Feldzug in Nordvirginien“.

weiterung des Potomac-Stromes, so daß die Armee sich auf das Festhalten des oberen Laufes behufs Deckung jener Hauptstadt beschränken konnte; der linke Flügel aber dieser Flotte befand sich in der Mündung des James-Flusses auf der Rhede von Hampton unter dem Schutze des Forts Monroe und sperrte so die Zufuhr nach der oberhalb am Flusse liegenden südstaatlichen Hauptstadt Richmond sowie nach dem gegenüber in einer Bucht der James-Mündung gelegenen Norfolk. So machten ungewöhnliche Umstände an sich widersinnig erscheinende Maßnahmen zweckmäßig. Das Hineingehen in die Buchten bewirkte hier eine undurchdringliche Absperrung, aber es war nur angängig, weil der Gegner einer Offensivflotte ermangelte. Dieser Umstand allein ermöglichte auch, daß der Blockadeflotte Kohlen und aller sonstiger Bedarf auf Entfernungen bis zu 1400 km aus den Häfen des Nordens zugeführt werden konnte. Ein unbedingtes Sperren des Verkehrs gelang aber schließlich doch nur da, wo es, wie oben erwähnt, innerhalb der Einfahrten erfolgen konnte. Diese Wahrnehmung führte zur Erweiterung dieses Systems, und zwar bemächtigte man sich der vom Feinde befestigten Einfahrten mit Gewalt und gewann eine neue Basis, nicht nur für die Flotte, sondern auch für die Landoperationen. Daß trotzdem der Krieg vier Jahre lang dauerte, hatte andere Ursachen. Es ist zum mindesten fraglich, ob die Ueberwältigung der militärisch so tüchtigen Südstaaten überhaupt gelungen wäre, wenn man jene Blockade nicht hätte ausführen können. Daß die Einzelfälle des Blockadebruchs erst kaum zwei Monate vor Schluß des Krieges nach Einnahme des letzten konföderirten Hafens aufhörten, ist kein Gegenbeweis. Was aber in dieser Beziehung von den Südstaaten geleistet worden ist, verdient in hohem Grade Beachtung; man griff zu dem Mittel, in England Schiffe bauen und aus den dortigen Häfen auslaufen zu lassen, als Blockadebrecher und Kaperschiffe; die Thaten der „Alabama“ sind berühmt geworden, mehr noch die politischen Verwickelungen, welche daraus entstanden, der

sogenannte Alabamastreit. Schließlich entschied ein in Genf zusammengetretenes Schiedsgericht dahin, daß England, welches, obwohl neutral, das Auslaufen der Schiffe nicht verhindert hatte, für den durch die „Alabama“ und zwei andere Schiffe dem amerikanischen Handel direkt zugefügten Schäden haftbar sei, eine Entscheidung, welcher sich beide Parteien unterwarfen.

c. Schädigung und Schutz des Handels.

Hierdurch sind wir bereits in das Gebiet der allgemeinen Schädigung des Handels und seines Schutzes gelangt, das überhaupt eng zusammenhängt mit der Sperrung der Zufuhr. Daher trifft hier nicht nur Alles in vermehrtem Grade zu, was bereits über den Krieg bei gleicher Stärke zur See (C, II, 1, c) gesagt wurde, sondern auch das unmittelbar vorher Besprochene, im Besonderen das Beispiel aus dem nordamerikanischen Bürgerkriege. Der Handel als solcher kommt dabei um so mehr in Frage, als nicht allein der Mangel an Ernährung, sondern auch die Unmöglichkeit der Ausfuhr der Landesprodukte (Baumwolle, Reis, Tabak) behufs ihres Umsatzes in Geld die Kräfte der Südstaaten zum Versiegen brachte. Und doch ist mit diesem Beispiel der mögliche Höhepunkt der Vernichtung des Handels noch nicht erreicht, sie kann wenigstens noch viel rapider erfolgen, nämlich wenn der eine Theil von vornherein über die unbedingte Herrschaft zur See verfügt. Dieser Fall aber kann, wenn man die thatsächlichen Verhältnisse nimmt, erst später, wenn der Krieg zweier durch das Meer getrennter Länder besprochen wird, zur Erörterung gelangen, d. h. bei Erörterung des Krieges einer Macht mit England.

d. Ausführung und Abwehr von Landungen.

Der Einfluß des Erringens der Herrschaft zur See auf die Ausführung von Landungen ist bereits dargelegt worden. (Vergl.

C, II, 1, d.) Es bedarf keines besonderen Beweises, daß derselbe sich noch steigert, wenn die Ueberlegenheit der Flotte der einen Partei bereits bei Beginn des Feldzuges besteht und nicht erst durch eine Kampfprobe festgestellt zu werden braucht. Wer in dem betreffenden Meerestheile die Herrschaft hat, verfügt auch allein über die Möglichkeit einer Landung, zu welchem besonderen Zwecke es auch sei, der Gegner kann nur auf die Abwehr Bedacht nehmen. Dadurch wächst die Bewegungsfreiheit und hiermit für den Feind die Gefahr der Bedrohung an verschiedenen Punkten. Die Vorbereitungsmaßnahmen vom Auslaufen bis zur Annäherung an die feindliche Küste gestalten sich dann fast gefahrlos, und auch bei der Landung selbst drohen keine Gefahren von der Seeseite her. Hiermit wird das Bedürfniß an Kampfschiffen zur Begleitung auf ein Mindestmaß herabgesetzt und die Inanspruchnahme der Schlachtflotte auf die taktische Unterstützung der Landung selbst, also auf kurze Zeit, beschränkt. Sie wird so für andere Aufgaben frei; dadurch erwächst der ganzen Kriegführung ein großer Gewinn.

Welche Rolle derartige Unternehmungen im nordamerikanischen Bürgerkriege seitens der zur See überlegenen Nordstaaten spielten, ist bereits angedeutet worden (vergl. C, II, 2, b) und soll hier näher ausgeführt werden. Es sind Landungen geringeren Umfanges im Dienste der Blockade zur völligen Einschnürung des Gegners und solche größten Maßstabes im Dienste der Operationen zu unterscheiden. Jene erfolgten mit der ausgesprochenen Absicht der schon erwähnten Verlegung der Absperrung nach innen und begannen noch im Sommer 1861 mit der Besitznahme der mit allerdings noch nicht ganz vollendeten Befestigungen versehenen beiden Einfahrten des großen Pamlico-Sundes (nahe Kap Hatteras) durch ein Geschwader mit einem Landungskorps von nur 1000 Mann.

Die zweite Unternehmung — bereits in viel größerem Stil — richtete sich gegen Port Royal Sund, gleichfalls an der atlantischen Küste, nördlich Savannah. Für den Erfolg war es wichtig, daß

es thatsächlich gelang, wenn auch nicht die Rüstungen, so doch das Ziel geheim zu halten. Die Verhältnisse waren keineswegs normale: Die Schlachtflotte war sehr ungleichmäßig zusammengesetzt, und die fehlerhafterweise von der Militärverwaltung ohne Mitwirkung der Marine ermiethete Transportflotte von 35 Schiffen für 15000 Mann war nicht durchweg seetüchtig. Bemerkenswerth ist noch, daß man die langsamer fahrende Kohlenflotte unter Begleitung eines Kriegsschiffes voraussandte, aber ein Verrathen des Zieles glücklich dadurch zu vermeiden wußte, daß man sie offiziell nach Savannah (600 km von Port Royal entfernt) in Marsch setzte, mit versiegelten Ordres für jedes Schiff, welche, nur im Falle der Trennung zu öffnen, den richtigen Versammlungsort angaben. Ein Unwetter bedrohte das Unternehmen, aber die zerstreuten Schiffe sammelten sich in der Mehrzahl doch wieder. Indessen, eine neue Erschwerniß trat ein, der Feind hatte die Seezeichen entfernt, und das Fahrwasser war nach Kapitän Stenzel noch „um Vieles" schwieriger als das der Jade. Durch erfolgreiches Lothen aber und Bezeichnung des Fahrwassers mit Bojen gelang es, vorwärts zu kommen. Das war nur möglich, weil die vorhandenen südstaatlichen Seestreitkräfte so schwach waren, daß ihre Einwirkung hier ausgeschlossen war. So gelang es, in schwerem Kampfe die Küstenbefestigungen zu überwältigen und die Landung zu bewerkstelligen, der allerdings noch die Belagerung eines Forts zu Wasser und zu Lande folgte.

Eine Landung in größten Verhältnissen und von ausgesprochen strategischer Bedeutung ist die der Potomac-Armee im zweiten Jahre des Krieges auf der virginischen Halbinsel. Seit lange war sie geplant, kam aber infolge der unklaren Kommandoverhältnisse und politischen Eifersüchteleien erst spät zur Ausführung. Obwohl der einem Meerestheil ähnliche Unterlauf des Potomac anscheinend bequeme Einschiffung der Truppen am Versammlungsort und sichere Ausfahrt gewährleistete, sollte die Expe-

dition doch anfangs nicht von dort, sondern von dem in der Chesapeake-Bai gelegenen Hafen von Annapolis ausgehen wegen der schon erwähnten Sperrung jenes Stromes. Schließlich aber erfolgte, nachdem man des Potomac Herr geworden war, die Einschiffung doch bei Alexandria an jenem Flusse auf 400 Dampfern und Segelschiffen, welche insgesammt 120 000 Mann beförderten, und die Ausschiffung bei Fort Monroe auf der virginischen Halbinsel, um gegen Richmond zu operiren. Zwei meerartig verbreiterte Ströme, der James-Fluß im Süden und der York-Fluß im Norden, bilden jene Halbinsel; auf dem James-Fluß fühlte man sich aber vor dem Eingreifen des südstaatlichen Panzers „Merrimac" auch nach seinem unglücklichen, so berühmten Kampfe mit dem „Monitor" noch nicht sicher, und der York-Fluß war durch Befestigungen der Südstaaten bei Yorktown und Gloucester Point gesperrt. So konnte die Ausnutzung dieser beiden Ströme für den Nachschub von Verpflegung, besonders wichtig für eine so starke Truppenmacht auf so kleinem Raum, aus dem die nöthigen Lebensmittel nicht entnommen werden konnten, erst erfolgen und somit die Operationen auch erst beginnen nach Beseitigung jener Hindernisse. Zunächst sollte Yorktown fortgenommen werden, wofür man naturgemäß auf Mitwirkung der Marine gerechnet hatte, aber nun zeigte es sich, ein wie schwerer Fehler es ist, solche Dispositionen ohne Zuziehung des maßgebenden Sachverständigen zu treffen. Das war nicht rechtzeitig geschehen, und nun erklärte der Befehlshaber der Flotte sich außer Stande, mitzuwirken, die hohe Lage der Befestigungen schließe eine Beschießung von der Flotte aus. Die Ueberwältigung hätte den weitüberlegenen Landkräften eigentlich keine Schwierigkeit bereiten sollen, aber es entstand eine lange Verzögerung, welche den Konföderirten Zeit ließ, sich zu verstärken und neue Befestigungen anzulegen. So wurde die Entscheidung immer weiter hinausgeschoben. Die Unentschlossenheit des nordstaatlichen Oberkommandos wurde nur darum nicht härter gestraft, weil es über eine überwältigende numerische

Uebermacht verfügte, und vor Allem, weil die energische Leitung der Südstaaten nur ein Minimum von Seestreitkräften besaß. Wir haben gesehen, wie die bloße Möglichkeit des Wiedererscheinens der bei Gosport in der Nähe von Norfolk liegenden „Merrimac“ die Benutzung des James-Flusses hinderte — man denkt unwillkürlich an die Trojaner, welche selbst der waffenlose Achilles in Schrecken setzte. Aber die „Merrimac“ war auch wieder gefechtsfähig geworden und hätte wohl den Kampf mit der sie umschließenden nordstaatlichen Flotte wieder aufnehmen können, wenn nicht die konföderirten Landstreitkräfte bei Norfolk den Rückmarsch hätten antreten müssen unter Vernichtung des Marineetablissements bei Gosport und die Unirten sich dann in Besitz des Platzes gesetzt hätten. So ohne Ausweg — das Fahrwasser des James-Flusses war nicht tief genug — und ohne Rückhalt am Lande blieb der „Merrimac“ nur Selbstvernichtung übrig; sie ging zum zweiten Mal in Flammen auf — eine Explosion beendete ihre ruhmreiche Laufbahn für immer. Von nun an war die Herrschaft der Nordstaaten zur See eine ganz ungestörte.

e. Die unmittelbare strategische Unterstützung der Landoperationen durch die Flotte.

Nur eine völlige Beherrschung des Meeres gestattet eine dauernde strategische Unterstützung der Landoperationen durch die Flotte (vergl. C., II, 1, e). Es ist abermals der nordamerikanische Bürgerkrieg, welcher in seinem weiteren Verlauf hierfür ein lehrreiches Beispiel liefert, den berühmten Zug Shermans im Sommer und Herbst 1864 von Norden zunächst nach Atlanta in Georgia, „dem Centralpunkt für die Verpflegung der konföderirten Streitkräfte,“ oder vielmehr seine noch kühnere Fortsetzung nach Savannah an der Küste des Atlantischen Ozeans; das war nur möglich, weil er dort die durch keinen Feind zur See mehr bedrohte Flotte wußte, welche ihm nun als Basis dienen sollte, aber die direkte

Verbindung mit ihr mußte erst durch Kampf — Einnahme des Fort Mc. Alister — geschaffen werden. Es war ein großartiges Wagniß, die ganzen rückwärtigen Verbindungen waren zielbewußt aufgegeben worden, unterwegs erfolgte die Ernährung durch Beitreibungen. Die letzten Häfen der Konföderirten fielen nun durch gemeinsame Operation von Heer und Flotte in die Hand der Unirten, und die schwimmende Basis befähigte die Armee, ihre Front wieder nach Norden zu wenden und schließlich mit den übrigen Streitkräften konzentrisch zur Vernichtung der letzten Kräfte des Südens mitzuwirken.

Wir erkennen hier wieder die ungemeine Wichtigkeit des vollen gegenseitigen Verständnisses und Einvernehmens der Befehlshaber der Land- und Seestreitkräfte, dessen Bestehen in dem erwähnten Feldzuge Stenzel trotz der sonst so vielfachen Reibungen im Kommandoverhältniß als mustergültig bezeichnet, aber auch die Nothwendigkeit gemeinsamen Oberbefehls; denn er allein gewährleistet die überhaupt erreichbare Sicherheit, daß die Armee in solchem Falle die Flotte wirklich antrifft, wo sie dieselbe erwartet. Ebenso aber muß die Flotte auf das Heer rechnen können; in dem besprochenen Falle wäre es doch nicht undenkbar gewesen, daß infolge eines Bündnisses den Südstaaten eine Flotte unvermuthet zu Hülfe kam — dann hätte wieder das nordstaatliche Heer an jener feindlichen Küste die Basis für die Flotte bilden müssen, durch Festhalten der Häfen und Vorsorge für Kohlen und andere Vorräthe für jene sorgend.

Hier ist eine ungewöhnlich verwickelte Lage geschildert worden, welche vielleicht nur in den eigenartigen Verhältnissen eines Bürgerkrieges entstehen konnte. Kam es trotzdem zu einem Zusammenwirken in größtem Maßstabe und mit durchschlagendem Erfolge, so ist damit die Ausführbarkeit auch bei weniger schwierigen Vorbedingungen ohne Weiteres dargelegt.

Der bei Weitem einfachere Fall würde der sein, daß eine längs der Küste operirende Armee von einer Flotte begleitet wird. Ihre

Aufgaben würden sein: Schutz gegen feindliche Einwirkungen von der See her, Sicherung von Nachschub auf dem Wasserwege, vornehmlich, wenn die Landverbindungen gestört oder gefährdet sind, Aufklärung nach vorwärts, Mitwirkung bei der Ueberwältigung von Seefestungen, Eingreifen in eine Schlacht sowie nach der Entscheidung.

Der Schutz gegen die Einwirkung des Gegners von der See her besteht in erster Linie in der Erringung der Herrschaft auf dem in Frage kommenden Meerestheile, also keineswegs in einem dauernden unmittelbaren Begleiten des Landheeres im Sinne einer „Seitendeckung" — näher liegt der Vergleich mit in der Flanke möglichst frei operirender selbständiger Kavallerie. Die feindliche Einwirkung kann bestehen in einer Landung von Landtruppen zur unmittelbaren Verstärkung des eigenen Heeres oder zur gemeinsamen Operation von anderer Stelle her, z. B. gegen die diesseitige Flanke, während der ursprüngliche Gegner die Front festhält oder umgekehrt; ferner in der Bedrohung der rückwärtigen Verbindungen und der wichtigsten und wahrscheinlichsten Rückzugsstraße, sei es gleichfalls durch Unterstützung einer Landung oder durch unmittelbare taktische Einwirkung, welche übrigens auch für das Aufenthaltbereiten beim Vorrücken nicht ausgeschlossen ist. Tiefeingeschnittene Buchten und breite Strommündungen mit genügend tiefem Fahrwasser begünstigen solche Unternehmungen, deren Gelingen allerdings eine Ueberlegenheit zur See voraussetzt. Der Versuch ist aber auch seitens schwächerer Kräfte nicht völlig ausgeschlossen, wenn die Möglichkeit der Ueberraschung ausgenutzt wird; eine solche wird erleichtert an der eigenen Küste, namentlich in schwierigem, dem Gegner weniger bekannten Fahrwasser, das möglicherweise nur für die eigenen, besonders hierzu hergestellten Fahrzeuge zugänglich ist, durch die Lage der Marschstraße der Armee nahe am Meer sowie durch nebeliges Wetter und endlich durch gute Nachrichten. Diese werden auch Lebensbedürfniß für den Gegner, der sich solcher Ueber-

raschung erwehren will. Es bedarf daher sorgsamster Aufklärung, und zwar zu Lande und zu Wasser, und sofortiger Uebermittelung des hier oder dort Erkundeten sowie möglichster Unterbindung des feindlichen Nachrichtendienstes. Dazu gehört in erster Linie in Feindesland die schleunige Inbesitznahme der Beobachtungs- und Signalstationen an der Küste, Besetzung mit von der Flotte zu stellendem Personal und dauernde Sicherung gegen Handstreiche. Das muß mit weiter Voraussicht geschehen; es gehört daher zu den Aufgaben vorgeschobener Kavallerie, sich solcher Stationen, über deren Vorhandensein sie schon vorher nach Möglichkeit unterrichtet werden muß, zu bemächtigen und sie vorläufig unter gleichzeitiger Einrichtung eines Relais zur Armee zu besetzen.

Die Sicherung des Nachschubes an Personal und Material auf dem Wasserwege hat die Aufrollung einer etwa noch vorhandenen Blockade der Küste zur Voraussetzung. Blockirt man bereits selbst die feindlichen Häfen, so fällt die Aufgabe im Wesentlichen mit dem Blockadeschutz zusammen.

Eine ganz besondere Bedeutung kann die Gewährleistung einer gesicherten Seeverbindung erhalten, wenn die Landoperationen sich auf einer Halbinsel abspielen mit beschränkten oder weit ausholenden und mangelhaft sicheren Landverbindungen; dann nähern sich die Verhältnisse schon einigermaßen den nach einer Landung entstehenden, und damit wächst der Anspruch an die Mitwirkung der Flotte. Eine ähnliche Lage tritt ein, wenn es dem Gegner gelungen ist, die Verbindungen nach rückwärts zu unterbrechen oder dauernd zu gefährden.

Die Nothwendigkeit der Aufklärung zum besonderen Zwecke des Schutzes gegen Einwirkung von der See her ist bereits erwähnt, indessen ebenso nothwendig ist die Erkundung für die Operationen überhaupt. Die bereits erörterten Mittel sind daher bei dauernder Thätigkeit der beiderseitigen Organe für die Oberleitung nutzbar zu machen, was nicht ausschließt, daß Ermittelungen von augen-

blicklicher Wichtigkeit, soweit es sich irgend ermöglichen läßt, außerdem auch dem nächsten erreichbaren Theile des Heeres bezw. der Flotte unmittelbar mitgetheilt werden, ebenso wie auf dem Lande unter Umständen die Mittheilung von Nachrichten nicht nur nach rückwärts, sondern gleichzeitig auch an die seitlich benachbarten Truppen Erforderniß ist.

Das Zusammenwirken im Kampfe um Seefestungen sowie bei einer Schlacht und endlich nach der Entscheidung bei der Verfolgung oder Deckung des Rückzuges besteht entweder im Fernhalten der feindlichen Streitkräfte auf dem eigenen Elemente, so daß es sich um getrennte Kämpfe zu Lande und zu Wasser handelt, oder es ist ein unmittelbares und somit taktisches. Die Erörterung darf daher dem betreffenden Abschnitte vorbehalten bleiben.

f. Die Einwirkung der Kolonien.

Die Ueberlegenheit der Flotte begünstigt die Mitwirkung der Kolonien, sei es auch nur eine ungestörte Heranziehung ihrer Streitkräfte nach dem Mutterlande zur unmittelbaren Verstärkung des Heeres sowie der Nachschub aller Art während der Operationen. Eine recht wesentliche Rolle hat z. B. in dieser Beziehung im deutsch-französischen Kriege Algier gespielt, zunächst durch Versorgung mit Truppen und Pferden; aber auch für die Verpflegung müssen die Leistungen dieser Kolonie nicht unerheblich in Betracht kommen. Das wird auch in einem künftigen Kriege zutreffen, falls nicht der Gegner die Herrschaft im Mittelmeer besitzt.

Was eine Unterbindung des Handels mit den einzelnen Kolonien wirthschaftlich bedeutet, wird man ahnen, wenn man sich vergegenwärtigt, daß (nach v. Bloch) in den Jahren 1892 bis 1894 die Einfuhr von den französischen Kolonien nach dem Mutterlande sich auf einen Gesammtwerth von 338 Millionen Francs beziffert und umgekehrt von Frankreich nach seinen Kolonien 280 Millionen.

Die Einwirkung der französischen nordafrikanischen Kolonien kann sich übrigens noch in ganz anderer Weise fühlbar machen: Man denke sich einen Krieg Frankreichs mit Spanien oder Italien; eine Landung von Algier oder Tunis aus im feindlichen Lande kann unter solchen Verhältnissen höchst wirksam sein. Außerordentlich günstig ist dann für jede Operation der Flotte überhaupt die Möglichkeit einer doppelten Basirung, sowohl auf die Küste des Mutterlandes sowie auf die der Kolonien.

Der Aufmarsch der französischen Armee wurde 1859 wesentlich dadurch erleichtert, daß die in Algier stehenden Truppen, weil von der österreichischen Flotte keine Gefahr drohte, unmittelbar im verbündeten Königreich Sardinien bei Genua gelandet werden konnten. Die dadurch ermöglichte Entlastung der Alpenpässe von Truppendurchzügen war so wichtig, daß auch für südfranzösische Heerestheile vom Seetransport nach Genua Gebrauch gemacht wurde. Im Ganzen wurden drei Korps dorthin befördert, außerdem eine Division nach dem Toskanischen.

So wurde hier die Herrschaft über die See maßgebend für den ersten so einflußreichen Akt eines Landkrieges (vergl. S. 17 und 18).

III. Der Krieg zweier durch das Meer getrennter Mächte.

1. Allgemeines.

Eine gemeinsame Landesgrenze gestattet derjenigen Macht, welche sich für hinlänglich stark und gerüstet erachtet, den Nachbar anzugreifen; sie ist völlig frei und unbehindert im Beginn dieses Unternehmens, woraus selbstredend noch nicht folgt, daß der Ausgang ein guter sein wird, aber zum Kriege — vielleicht einem tollkühnen — kommt es, wenn der feste Wille da ist. Es macht, vom rein grundsätzlichen Standpunkt, nicht einmal einen wesentlichen Unterschied, wenn die Verbindung zwischen beiden Ländern nur durch ein drittes hergestellt wird; zeigt sich dasselbe nicht bereit, den Durchzug zu dulden, so entsteht zunächst ein Krieg mit ihm.

Liegt das Meer dazwischen, so ist der Wille allein noch keineswegs ausschlaggebend für das Entstehen des Krieges; zunächst müssen die Mittel da sein, um die gegenseitigen Streitkräfte aneinander zu bringen. Daraus folgt einmal, daß der zur See unbedingt Stärkere allein für den Beginn von Feindseligkeiten maßgebend ist, und dann, daß ein ganz von der See eingeschlossener Staat gegen einen feindlichen Einfall gesicherter ist als jeder andere. Wo sich Beides vereint, ist eine Nöthigung zum Kriege kaum denkbar; dem Gegner fehlen dann die Mittel, seinen Willen aufzuzwingen.

Es liegt nahe, daß eine Macht, welche lediglich auf Seeverbindungen angewiesen ist, diese durch Kolonien in anderen Welt-

theilen und Etappenstraßen zu jenen (vergl. S. 13 bis 17) festlegt, und so die ganze Erde umspannt, ferner, daß ihr Handel zum Welthandel wird und daß sich zu seinem Schutze eine gewaltige Kriegsflotte entwickelt, welche mit Hülfe jener Stützpunkte das Meer nahezu unbeschränkt beherrscht. Das ist bereits eine Stufe zur Weltherrschaft; denn die Regierung eines solchen Landes vermag nicht allein das auf schwachen Füßen stehende internationale Seerecht nach Belieben auszulegen, also thatsächlich Gesetze vorzuschreiben, sie vermag auch ein Veto einzulegen, wenn die Seekriegführung anderer Mächte ihren Interessen widerstreitet; sie ist Herr über Krieg und Frieden auf dem Weltmeer. So ist zur Zeit noch die Lage Englands.

Es giebt im menschlichen Leben nichts Unbedingtes, so auch keine Stärke, welche nicht eine Schwäche einschlösse; das trifft auch für ein solches Machtverhältniß zu. Die Kolonien, Kohlenstationen und über die ganze Welt ausgebreiteten Handelsbeziehungen erfordern zu ihrem Schutz zur See ungeheure Streitkräfte, ferner die Bereitschaft eines großen Theils derselben auch im Frieden und richtige Vertheilung über den Erdball, ferner eine genügende Zahl brauchbarer Offiziere und Mannschaften in Reserve zur Bemannung der mobilisirten Flotte. Die Stärke dieser aber kann in keinem richtigen Verhältniß zu der Bevölkerung des Mutterlandes stehen, in welchem die Flotte mobilisirt wird — es handelt sich ja um eine „Weltflotte“. So liegt denn eine Grenze für die Kraftbemessung, die erste Schwäche, im Personalmangel. Die zweite liegt in der Verletzbarkeit des überall hin ausgedehnten Handels und in der gesteigerten Wirkung solcher Schädigung in einem Lande, dessen ganzes Leben auf den Handel gegründet ist und das einer sehr erheblichen, nur auf dem Seewege möglichen Einfuhr von Lebensmitteln zur eigenen Ernährung mehr bedarf als jedes andere (vergl. S. 5 bis 7); eine Vernichtung des englischen Handels, zu welcher zur Zeit wohl keine Macht befähigt ist, — dieser Satz ist

also ganz theoretisch — würde unmittelbar eine Vernichtung der Existenz einschließen. England könnte kaum wie Spanien und Portugal nach Verlust des Welthandels weiter vegetiren, geschweige denn in verhältnißmäßig noch großem Wohlstande bestehen wie die Niederlande, eine völlige Umwälzung der inneren Verhältnisse mit ganz unabsehbaren Folgen wäre vielmehr unausbleiblich. Der angreifbarste Punkt, gleichzeitig der Stützpunkt, von dem der Gegner bei Vernichtung des Handels ausgehen müßte, sind die Kolonien und zwar in erster Linie diejenigen, welche an feindliches Land angrenzen. Kennzeichnend hierfür ist die weitgehende Erregung, welche durch die neuerdings erfolgte „Probemobilmachung“ und Vorschiebung nach Afghanistan nur geringer russischer Streitkräfte in Bezug auf Indien entstand.

Es ist eine grundsätzliche Schwäche einer insularen Seemacht, daß sie ihren Willen der andern Macht nicht so unmittelbar aufzuzwingen vermag, wie es auf dem Kontinent im Landkriege geschieht, durch Niederwerfung der feindlichen Streitmacht und Besitznahme des Landes. Die hierin liegende Gefahr steigert sich, wenn das naturgemäß numerisch nicht starke Heer nach Zusammensetzung, Ausbildung und Führung minderwerthig ist, ein Fall, der leicht eintritt, wenn auch der militärische Gesichtskreis sich insular abschließt.

Trotz alledem verbleibt eine solche Macht in einer fast souveränen Lage, wenn dem Gegner die Mittel fehlen, die Ueberlegenheit seiner Landstreitkräfte zur Geltung zu bringen, sei es durch Landung im Mutterlande, sei es durch Einrücken in einen großen Besitz in einem anderen Welttheil von der Landseite her. Daß eine solche insulare Seemacht sich zu einer Landung mit dem wahrscheinlichen Ausgange der Vernichtung durch die überlegenen Landstreitkräfte des Gegners entschließen wird, ist nicht anzunehmen. Es erübrigt dann eigentlich nur der Kampf um den Handel; gelingt es dabei auch, der stärkeren Macht schwere Wunden zu-

zufügen, so ist der Ausgang des Kampfes für den erwähnten Fall doch nicht zweifelhaft.

Man darf auch nicht außer Acht lassen, welchen Charakter ein mit dem ausgesprochenen unmittelbaren Ziele der Schädigung des Handels geführter Krieg annehmen muß. Die Nichtigkeit internationalen Rechts in solchem Falle ist bereits wiederholt angedeutet worden; es kommt nicht allein mehr darauf an, dem Gegner die Zufuhr zu unterbinden, sondern der Zweck schließt einfache Vernichtung jeglichen Handelsguts und aller Handelsquellen ein — rücksichtslose, brutale Vernichtung. Wer die Herrschaft auf den Meeren der Erde ausübt, wird auch die Neutralen dabei nicht schonen, es giebt unzählige Vorwände, um auch deren Schiffe fortzunehmen. Eine solche Kriegführung erreicht in ihrer Rohheit den Höhepunkt, wenn der Absicht, dem Gegner seinen Willen aufzuzwingen, sich Motive beimischen, welche weniger von der Staatsraison als von den Privatinteressen einzelner Machtfaktoren im Lande eingegeben sind, d. h. wenn die Ueberwindung kaufmännischer und industrieller Konkurrenz nicht Mittel, sondern Ziel des Krieges wird; dann richtet sich der Kampf thatsächlich auch ebenso gegen die „Neutralen", und es entsteht eine Aktion, welcher der Soldat nur noch widerwillig den Namen „Krieg" zubilligen wird. Hieraus geht schon hervor, in wie hohem Grade unter solchen Verhältnissen die Einwirkung der Politik sich steigert und wie das Bedürfniß nach Bündnissen, also die Abhängigkeit vom guten Willen Anderer, im umgekehrten Verhältniß zur Stärke zur See steht. Aber es ist schon einmal angedeutet worden, daß auch die Diplomatie machtlos ist, wenn sie kein Bündniß mit realen Vortheilen anzubieten vermag. Nachfrage besteht doch nur nach Verbündeten, welche einer Gegenleistung fähig, d. h. die wehrhaft sind.

Um die Folgen eines Handelskrieges zu würdigen, ist es nothwendig, sich etwas eingehender mit dem großartigsten, der je geführt wurde, dem englisch-französischen am Ende des 18. und Anfang

des 19. Jahrhunderts, zu beschäftigen. Zwischen der französischen Republik sowie dann dem Kaiserreich und England war schon viele Jahre lang ein erbitterter Kampf auf diesem Gebiete geführt worden; er erreichte seinen Höhepunkt indessen erst durch die berüchtigte „Kontinentalsperre“ oder das Berliner Dekret Napoleons vom 21. November 1806, mittelst dessen er die englischerseits beschlossene Blockade der Küste von Brest bis zur Elbe beantwortete. Es wurden nicht nur die britischen Inseln in Blockadezustand erklärt und jeglicher Handel und Verkehr mit ihnen untersagt, das Dekret ging so weit, alle in englischem Besitz befindlichen Waaren für gute Prise zu erklären, jeden Handel mit englischem Gut zu verbieten und sogar jeden Engländer für kriegsgefangen zu erklären, der sich auf von französischen Truppen oder von Verbündeten Frankreichs besetztem Gebiete betreffen lasse. Da sich diese Verordnung in vollem Umfange auf die Länder der „Verbündeten“ mitbezog, so umfaßte sie fast den ganzen Kontinent und traf ihrer Natur nach ebenso die Neutralen, denen Napoleon bei jeder Gelegenheit seine Verachtung zu zeigen liebte. Bestanden schon Zweifel über die „Wirksamkeit“ der englischen Blockade, so fehlte es Frankreich zur Zeit ganz an Seestreitkräften, um jene ungeheuerliche Anordnung durchzuführen. England, welches den Grundsatz „kein Handel außer durch England“ unentwegt aufrecht erhielt, antwortete mit einer Blockade Frankreichs und aller verbündeten Länder und damit, daß es allen neutralen Schiffen das Einlaufen in feindliche Häfen ohne vorheriges Anlaufen eines englischen Hafens verbot. Die Strenge dieser Anordnungen wurde durch wechselseitige Repressivmaßregeln gesteigert, wozu französischerseits auch die thatsächlich vollzogene Verbrennung aller englischen Waaren gehörte, bis endlich der Sturz des Kaisers auch diesem Theile der Kriegführung ein Ende machte.

Man sollte die über zwanzig Jahre lange Dauer eines Handelskrieges, welcher während der letzten acht Jahre die ganze Erde in Mit-

leidenschaft zog, überhaupt für unmöglich halten, vielmehr annehmen, daß die erwähnten Maßnahmen jeden Verkehr längst hätten vernichten und durch Unterbinden der Ernährung auch dem Landkriege frühzeitig ein Ende bereiten müssen. Aber gerade in dem Unbegrenzten der Anordnungen lag die Schwäche; an Kräften zur völligen Durchführung fehlte es beiderseits, in Frankreich waren sie sogar ganz unzulänglich. Dauernd blühte daher ein lebhafter Schmuggelhandel, und England, das an seiner verwundbarsten Stelle getroffen werden sollte, blieb infolge seiner überlegenen Flotte doch Sieger in diesem Kampfe; seine finanzielle Lage blieb besser als die Frankreichs, vornehmlich auch sein Kredit. Für die Verluste Frankreichs mag es einen gewissen Maßstab geben, daß der Ertrag der Zölle*) von 1807 bis 1809 von 60 Millionen Francs auf 11½ Millionen herabsank. In charakteristischer Weise trat die traurige Rolle derjenigen Staaten hervor, die — ohne genügende eigene Seemacht — als „Neutrale" hinnehmen mußten, was ihnen geboten wurde. „Es giebt keine Neutralen", schrieb Napoleon 1810. Was Mahan hierüber sagt, ist so kennzeichnend, daß es in vollem Wortlaute angeführt werden soll: „Es ist Aufgabe des Neutralen, seine Vorbereitungen so zu treffen, daß das zu thun, was er Unrecht nennt, auch unpolitisch wird. Der Neutrale, welcher das unterläßt, der seine Häfen und seine Flotte verkrüppeln läßt, der wird, wie die Vereinigten Staaten in den ersten Jahren des Jahrhunderts, eine ausgezeichnete Gelegenheit finden, diplomatische Aktenstücke zu schreiben."

Es steht fest, daß durch jene Verhältnisse unendlich viel Handelsbeziehungen dauernd oder doch auf lange Zeit vernichtet worden sind; so mußte z. B. die völlig zu Grunde gerichtete hamburgische Industrie nach den Freiheitskriegen wieder von vorn anfangen und kam nur langsam vorwärts. Wenn der Handel sich rascher belebte, so hing

*) Nach Stenzel.

das damit zusammen, daß Hamburg damals eigentlich ein englischer Import-Hafen war, England aber der Sieger in jenem Kampfe.*) Man darf auch nicht vergessen, daß die Folgen heute wahrscheinlich noch viel verhängnißvoller sein würden. Alle Verhältnisse sind unendlich viel komplicirter geworden, und wie eine zusammengesetzte feine Maschinerie leichter zu verletzen und schwerer herzustellen ist als eine einfache, grobe, so geht es auch mit dem Handel. Derselbe beruht auf wesentlich vielseitigeren Voraussetzungen als früher; dazu kommt das große und stetige Anwachsen der an Stelle vieler herkömmlichen Monopole getretenen Konkurrenz auf allen Gebieten und deren durch die Verbesserung der Verbindungen gesteigerte Fähigkeit, rasch einzugreifen und das Wiederhochkommen des Gefallenen auszuschließen.**)

In der Annahme, daß ein bevorstehender Handelskrieg, in dem eine unbedingt überlegene Seemacht eine Rolle spielt, in seiner Rücksichtslosigkeit und in seinen verhängnißvollen Folgen alle bisherigen Erfahrungen übertreffen wird, darf man sich nicht durch den Umstand irre machen lassen, daß der jüngste Seekrieg, der zwischen Nordamerika und Spanien, ohne besonders hervortretende Erscheinungen auf diesem Gebiete verlaufen ist, daß die unbedingt überlegenen Amerikaner vielmehr eine ausgesprochene Achtung vor den bisher anerkannten Grundsätzen internationalen Seerechts bekundeten, sich rücksichtsvoll gegen Neutrale zeigten und von dem Gebrauch von Kapern Abstand nahmen. Dies Verhalten wird erst richtig beleuchtet, wenn man erwägt, daß auch die amerikanische Flotte, trotz der Ueberlegenheit Spanien gegenüber, doch keine hervorragende positive Stärke besaß und für Nebenaufgaben nichts abzugeben vermochte, daß es aus demselben Grunde wichtig war, nicht Andere zur Einmischung zu reizen, und daß es daher auch im Interesse des

*) Siehe „Nauticus, Altes und Neues zur Flottenfrage." 1898.

**) Vergl. auch Galster in „v. Löbells Jahresberichte über die Veränderungen und Fortschritte im Militärwesen" 1899.

eigenen Handels lag, Spanien nicht dazu zu zwingen, von der Waffe des Schwächern, der Kaperei, Gebrauch zu machen.

Im Folgenden soll nun näher erörtert werden, wie sich bei Trennung durch das Meer der eigentliche Krieg, d. h. der Kampf gegen die feindlichen Streitkräfte, gestalten wird. Naturgemäß werden die betheiligten Mächte danach streben, den Schwerpunkt ihrer Operation und somit die Entscheidung dahin zu verlegen, wo sie am mächtigsten sind, auf das Land oder das Wasser. Wir haben aber bereits gesehen, daß die Wahl des Landkriegsschauplatzes nicht vom Willen der zu Land stärkeren Partei abhängt, der zur See Stärkere ist hier vielmehr in erster Linie ausschlaggebend, und von ihm wird es, solange er die Herrschaft der See behält, abhängen, ob es überhaupt zum Zusammentreffen von Landstreitkräften kommt.

2. Der Seekrieg allein.

So ist denn, vom grundsätzlichen Standpunkte aus, sehr wohl ein alleiniger Seekrieg möglich, wenn es auch nicht so einfach ist, ein entsprechendes Beispiel aus der Geschichte herauszufinden; selbst Mahan bezeichnet den Krieg von 1778 zwischen England und den verbündeten Königreichen Frankreich und Spanien als einzig dastehend, als „reinen Seekrieg". Es war eine ganz besondere politische Lage, welche dazu führte. Die englische Landmacht war zum Theil durch den Kampf um die Herrschaft über die sich loslösenden nordamerikanischen Kolonien in Anspruch genommen und seine Kanalflotte durch die Landesvertheidigung gebunden; so stand nur eine dem Gegner an Stärke nicht ebenbürtige Flotte für den Krieg zur Verfügung, welchen jene Mächte, Englands bedrängte Lage ausnutzend, zu beginnen im Begriff waren, um Boden in Westindien zu gewinnen. Spaniens Augen waren außerdem auf Gibraltar gerichtet; im Wesentlichen war das Ziel aber eine Umgestaltung der Handelsbeziehungen zu Gunsten der angreifenden Verbündeten, wie die fran-

zösische Erklärung es deutlich genug aussprach:*) „um das ihnen zugefügte Unrecht zu rächen und der tyrannischen Herrschaft ein Ende zu machen, die England sich angemaßt hat und auf dem Ozean auszuüben beansprucht.“ Der Verlauf dieses Feldzuges, in welchem die Engländer als die schwächeren, aber geschickteren und entschlosseneren erscheinen, weist mehr Manöver als Kämpfe auf, ähnlich den damals beliebten Landoperationen, und dadurch büßt er wieder an positiv Lehrhaftem ein. Das Charakteristischste ist, daß auch in diesem „reinen Seekriege“ doch ein Basiren auf Häfen, also auf Land, dauernd eine Rolle spielt, und daß das Land den einen Theil zeitweise vor der Vernichtung schützt, ganz abgesehen davon, daß gegen Ende des Jahres doch schon eine Landung von Landtruppen, wenn auch in kleinem Maßstabe, zu verzeichnen ist. Eine Flotte bedarf eben immer wieder der Aufnahme der Verbindung mit dem Lande, mittelbar oder unmittelbar; dieses Bedürfniß ist mit dem nach Heizmaterial gewachsen. Einer im Wasser isolirten Flotte geht schließlich der Athem aus; es geht ihr, wie dem Riesen Antaios im Kampfe mit Herakles in dem sinnvollen griechischen Mythos, der sich immer neue Kräfte durch Berührung mit der Mutter Erde holt, von ihr ferngehalten aber erliegt.

Wer daher die selbständigen Operationen einer Flotte aus der Kriegsgeschichte lernen will, ist auf das Studium von Episoden angewiesen. Die neueren Kriege, in denen schon andere Mittel eine Rolle spielen, bewegen sich in verhältnißmäßig engen Grenzen, und außerdem steht jedesmal auf der einen Seite eine minderwerthige Kraft; so war es im japanisch-chinesischen und im amerikanisch-spanischen Kriege. Man ist daher im Wesentlichen auf eine Wahrscheinlichkeitsrechnung angewiesen.

Bemerkenswerth ist es, daß man selbst im Lande der größten Seemacht, in England, das Zusammenwirken von Land- und See-

*) Nach Mahan.

streitkräften für eine unumgängliche Bedingung ansieht. Wilkinson*) sagt: „Das britische Reich kann nicht ohne das vollendetste Zusammenwirken zwischen Flotte und Armee vertheidigt werden. Militärische Kräfte müssen bei der Vertheidigung der Basen zweiten Ranges jenseits des Meeres helfen. Militärische Kräfte in der Heimath müssen durch ihre Bereitschaft ein Schutz gegen den Versuch eines Einfalls sein, so daß die Leitung der Operationen zur See nicht unnöthig durch die Besorgniß vor einer plötzlichen Landung im vereinigten Königreich gehemmt wird. Wenn die Flotte ihre Schlachten gewonnen hat, mag man militärische Operationen außerhalb des britischen Territoriums ins Auge fassen, aber Operationen, welche man von den militärischen Streitkräften außerhalb Großbritanniens, bevor die Ueberlegenheit der britischen Flotten errungen ist, verlangt, werden unter dem ungünstigen Einfluß gefährdeter Seeverbindungen stattfinden.“ Das ist ganz richtig; der Kampf um die Seeherrschaft muß bei einem Kriege zweier durch das Meer getrennter Mächte den Beginn machen, falls sie nicht schon im Frieden besteht.

Es ist nicht ohne Interesse, zu sehen, wie derselbe Schriftsteller den möglichen Verlauf eines Krieges mit Frankreich erörtert.**) Unter der Voraussetzung, daß die französische Flotte sich in den Häfen von Toulon, Brest, Cherbourg, Calais und Dünkirchen oder auch noch in anderen befestigten Häfen befindet, wird angenommen, daß ein jedes dieser Geschwader durch ein englisches von geeigneter Stelle in geringerer oder größerer Nähe beobachtet wird, um beim Auslaufen angegriffen zu werden; es komme dabei darauf an, in jedem Einzelfalle zu siegen; wenn einem einzigen französischen Geschwader das Auslaufen unter Niederwerfung der gegenüberstehenden englischen Streitkräfte gelinge, bräche der ganze Plan zusammen, das

*) Spenser Wilkinson, „The brain of the navy“. 1895.
**) Spenser Wilkinson, „The command of the sea“. 1894.

entschlüpfte Geschwader werde dann die Befreiung des nächsten blockirten durch gemeinsamen Angriff bewirken und so fort; ohne eine numerische Ueberlegenheit sei eine solche Blockade nicht erfolgreich durchzuführen, selbst unter der Voraussetzung der überlegenen Güte des englischen Personals und Materials. Das heißt doch kaum etwas Anderes, als daß eine Machtstärke erforderlich sein soll, welche schon durch ihr Vorhandensein entscheidet und ein Wagniß überhaupt ausschließt. Wer aber nicht wagen will, sollte überhaupt auf das Kriegführen verzichten. Zu diesem Schlusse gelangt nun Wilkinson allerdings nicht, wohl aber zu dem, daß für die sichere Durchführung eines solchen Planes auch die englischen Kräfte nicht ausreichen; es käme in erster Linie darauf an, eine möglichst starke Flotte im Frieden stets kriegsbereit zu haben und dann mit allen verfügbaren Kräften unter Zurückstellung aller Nebenaufgaben den stärksten Theil des Gegners aufzusuchen und ihn zu schlagen.*) „Darum darf man für den Handelsschutz nicht ein einziges Schiff, nicht einen Mann oder ein Geschütz verwenden, die für die Bekämpfung der feindlichen Flotte nutzbringend gemacht werden könnten.“ Das ist eine große und klare Auffassung, der man sich nur anschließen kann; daß sie von dem Angehörigen einer Handelsnation ausgesprochen werden konnte, erhöht ihren Werth.

Ein Zustand wie der, welcher in der vorstehenden englischen Erwägung angenommen und als unhaltbar nachgewiesen wird, entspricht noch aus anderen Gründen schwerlich den wirklichen Verhältnissen; es liegt keine Berechtigung zu der Voraussetzung vor, daß die Marine des Gegners gänzlich unfertig in den Häfen liegen sollte, man muß vielmehr stets mit zweckmäßigen Maßnahmen des Feindes rechnen, wenn man nicht zu Trugschlüssen gelangen soll. In der Regel wird sich die Lage so gestalten, daß ein jeder Theil bei Beginn des Krieges über fertige sowie über unfertige

---

*) Vergl. S. 18 und 19.

Seestreitkräfte verfügt; wer von vornherein die größte Macht verwendbar hat, hat einen ganz außerordentlichen Vortheil schon ohne Kampf, dieser aber wird, wie Wilkinson so richtig sagt, immer erst entscheiden. Trotzdem wird auch der augenblicklich oder dauernd Schwächere sich hüten, seine schon im Frieden kampffähigen Schiffe in Häfen einschließen zu lassen, er wird sich ihrer vielmehr bedienen, um den noch fertigzustellenden das Auslaufen zu ermöglichen, eintretendenfalls auch frühzeitig wenigstens Theilerfolge zu erringen und den Gegner zu beobachten (vergl. S. 27—30). Ob nun das Bedürfniß, das Gewinnen der hohen See an verschiedenen Stellen unmittelbar zu erleichtern, oder dasjenige des schnellen Zusammenfassens gewisser Streitkräfte überwiegt, läßt sich durch eine Regel schwerlich feststellen; die Stärkeverhältnisse und die ursprüngliche Vertheilung der Kräfte werden entscheidend sein. Nur das Ziel bleibt unentwegt dasselbe, die Gewinnung der Herrschaft zur See so bald als möglich, und von Seiten des unbedingt schwächeren wenigstens die Bekämpfung*) dieses Ziels, nicht ohne Aussicht, Zeit zu gewinnen.

Mit dem Erlangen der vollen Seeherrschaft kann selbst der zu Land wesentlich schwächere Theil in die Lage kommen, eine für ihn günstige Beendigung des Krieges herbeizuführen, da dem Gegner ohne Bündnisse oder neue Rüstungen zur See, welche ungemessene Zeit in Anspruch nehmen können, die Möglichkeit einer erneuten Kraftprobe entzogen ist. Indessen kann auch die Auflösung des eigentlichen Krieges in einen Krieg um Zufuhr und Handel die Folge sein, für dessen Dauer die Landverbindungen der zur See niedergeworfenen Macht, die eigene Produktionskraft des Landes, der Nationalwohlstand überhaupt und die Art des Handels maßgebend sein werden.

*) Kapitän z. S. Galster sagt charakteristisch: „Kann der zur See schwächere Gegner nicht um die Seeherrschaft kämpfen, so muß er gegen die Seeherrschaft des Feindes kämpfen, wenn er deren Folgen nicht in ungebrochener Stärke tragen will.“ v. Löbells Jahresberichte. 1899.

Verfügt der Theil, welcher die Herrschaft über das Meer errungen hat, auch über ein einsatzfähiges Heer, so ist er im Besitz der Vorbedingungen für eine erfolgreiche Landung und vermag seinem Willen einen energischeren Ausdruck zu geben und auf eine schnellere Beendigung des Krieges hinzuwirken.

Auf organisatorischem Gebiete folgt hieraus für den zur See Schwächeren das erhöhte Bedürfniß steter Bereitschaft seiner geringen Kräfte schon im Frieden und hiermit zusammenhängend eines verhältnißmäßig starken Personals; indessen eine solche Nothhülfe ist nur von begrenzter Wirksamkeit — es kann gar nicht alles Material stets bereit sein, weil es, abgesehen von den Ansprüchen der Friedensverwendung im Interesse des Handels, steter Erneuerung und Ausbesserung bedarf.

Die Art der Prüfung des reinen Seekrieges, sei es, daß mit ihm der Krieg abschließt, oder daß er nur die Einleitung eines Land- und Seekrieges ist, ist bereits in den Bereich der Erörterung der Anwendbarkeit der strategischen Begriffe des Landkrieges auf den Seekrieg (vergl. C, I) gezogen worden. Für eine Seemacht ersten Ranges ergiebt sich ganz von selbst die Unmöglichkeit der Versammlung der Streitkräfte auf einem Fleck und die Operation mit einer so ungefügigen Masse; die englische Flotte bei Abukir zählte 13 Schlachtschiffe, bei Trafalgar 27 (übrigens in 2 Kolonnen formirt), heute besitzt England*) 66 Linienschiffe, ganz abgesehen von den zur Kampfflotte gehörigen Schiffen anderer Art, unter denen sich allein 63 große Kreuzer befinden. Man denke sich auch nur den größeren Theil vor der Schlacht vereint in Bereitschaft oder schon ohne Störung aufmarschirt; manövirfähig kann eine solche Masse nicht sein, sie wird sicherer und vollkommener ihre Ueberlegenheit zur Geltung bringen, wenn sie in genügend bewegliche Kolonnen gegliedert ist, welche erst im Kampfe ihre Vereinigung finden (vergl.

*) Vergl. Jahrbuch des Deutschen Flottenvereins. 1900.

S. 19—24). Auch der so wichtige Zeitgewinn, das Ausnutzen der schon im Frieden bestehenden Ueberlegenheit, spricht dafür, daß die Operationen gegen das gemeinsam zu bekämpfende Objekt von dem Flecke aus, wo sich im Augenblick der Kriegserklärung die Geschwader befinden, ohne vorherige zeitraubende Versammlung beginnen. Das schließt die Nothwendigkeit einer genügenden Stärke jedes Geschwaders und das Vermeiden dauernder Vereinzelung nicht aus und bedingt die beim Beginne von Verwickelungen zu steigernde Fürsorge, daß die Flottentheile von dem Befehl zum Eingreifen an der richtigen Stelle getroffen werden.

Der Schwächere ist von vornherein mehr auf das Zusammenhalten seiner Kräfte angewiesen. Andererseits wird er im Besitze verschiedener Mobilmachungshäfen die dadurch unvermeidliche Trennung zum Verbergen seiner Absichten ausnützen müssen. Er darf auch nicht unbeachtet lassen, daß der Stärkere sich ohne Weiteres über das „Völkerrecht" hinwegzusetzen und die Feindseligkeiten vor erfolgter Kriegserklärung oder — formell korrekt — gleichzeitig mit ihr zu beginnen vermag. 1801 erschien eine englische Flotte vor Kopenhagen mit politischen Forderungen mit kurzer Frist, deren Ablehnen zu sofortigem Beginne der Feindseligkeiten führte; 1807 bombardirte eine englische Flotte Kopenhagen unmittelbar nach Ablehnung einer Forderung, die diesmal in nichts Geringerem bestand, als in der Uebergabe der dänischen Flotte in britische Obhut — in beiden Fällen war ein Kriegszustand nicht vorangegangen.

3. Der Seekrieg in Verbindung mit dem Landkriege.

a. Die verschiedenen Voraussetzungen.

Zum Landkriege können zwei durch das Meer getrennte Mächte nur auf dem Wege des überseeischen Truppentransports übergehen. Dabei kommen dieselben Gesichtspunkte in Frage, die wir bereits bei Besprechung der Landungen als Hülfsoperationen im Kriege von Ländern mit gemeinsamer Landgrenze kennen lernten (S. 40

bis 52 und 64 bis 68), nur mit dem Unterschiede, daß die Landung nun Hauptsache wird. Damit wächst der Umfang der aufzuwendenden Mittel, die Gefahr einer Störung und die Schwierigkeit der Ausführung.

Die Voraussetzungen sind ungemein verschiedenartiger Natur, je nach dem Grade, in dem der eine oder andere Theil die See beherrscht; ob die Absicht, den Krieg in Feindesland zu tragen, auf nur einer oder auf beiden Seiten besteht; ob die Landung zunächst in einem eigenen oder verbündeten oder unmittelbar in feindlichem Gebiete erfolgen soll. Selbst der Fall eines überseeischen Wechsels des Kriegsschauplatzes während eines Feldzuges ist, wie der russische Krieg mit der Türkei und den Westmächten 1853—1856 lehrt, nicht ausgeschlossen. Allerdings waren es sehr eigenartige Verhältnisse, welche die Verlegung der Operationen von der Donau nach der Krim ermöglichten. 65 000 Mann mit 5000 Pferden, 80 Belagerungsgeschützen, Proviant für 39 Tage und 1000 Schuß für jedes Geschütz wurden auf 600 Transportschiffen unter Begleitung von 150 Kriegsschiffen (davon 80 Dampfer) von Varna nach Eupatoria übergeführt. Das war nur möglich, weil zur Zeit der Ueberführung ein Stillstand in den Operationen an der Donau eingetreten war und man gar nicht mehr mit dem Feinde in Berührung stand, weil ferner Rußland auf einen Kampf zur See gegen die große Ueberlegenheit verzichten mußte und endlich, weil in der Krim seine Landstreitkräfte zu schwach waren, die Landung zu verhindern (vergl. C, III, 3 b.). Das Merkwürdigste aber ist, daß nach der Landung in der Krim die Flotte es auch noch ermöglichte, die Angriffsfront zu wechseln und sich dementsprechend ganz neu zu basiren.

Die Entfernungen sowie der Grad der Sicherheit der Verbindungen mit der Heimath spielen bei solchem Kriege eine maßgebende Rolle; hiervon hängt es ab, ob der Oberbefehl noch wirksam vom eigenen Lande aus geführt werden kann. Diese Frage wird ganz verschieden zu beantworten sein, wenn das Unternehmen — z. B. in

einem Kriege zwischen England und Frankreich — sich lediglich als Invasion in eines der beiden einander so nahen Mutterländer gestaltet, oder sich gleichzeitig oder allein in Asien abspielt.

Die so entstehenden verschiedenen Lagen üben neben den Stärkeverhältnissen ihren bestimmenden Einfluß auf den Verlauf des Krieges, der naturgemäß in folgende Akte zerfällt: Vorbereitung, Ueberführung der Truppen, Landung, Operationen nach der Landung.

b. Die Vorbereitungen.

Die Anforderungen an die Vorbereitung einer überseeischen Unternehmung wachsen mit der Truppenstärke, welche dazu aufgewandt werden soll, und mit den Schwierigkeiten, welche man auf dem in Aussicht genommenen Kriegsschauplatze zu erwarten hat, in Bezug auf die Möglichkeit des Landens, das Erringen einer Basis, die Ernährung, das Klima, das Gelände, die feindlichen Streitkräfte und das besondere Operationsziel. Sie stehen ferner in umgekehrtem Verhältniß zur Zahl und Güte des vorhandenen und bereiten Materials. Daraus geht hervor, daß schon im Frieden diese Gesichtspunkte auf Grund eingehender Erkundung erwogen und die Vorbereitungen so getroffen sein müssen, daß im gegebenen Falle die Ausführung uhrwerksmäßig abläuft, wie man es für eine gut vorbereitete Mobilmachung und den Aufmarsch vor einem Landkriege verlangt. Die Verhältnisse sind indessen noch weniger einfach; die Vorbereitungen auf dem Lande rechnen unter Anderem mit einer Inanspruchnahme des gesammten rollenden Eisenbahnmaterials für die Ergänzung und Versammlung der Truppen und gehen dabei von der Voraussetzung aus, daß auf den verschiedenen Eisenbahnlinien auch eine ganz bestimmte Menge rollenden Materials verfügbar sein wird. Die Vertheilung der Wagen ist aber thatsächlich nicht immer eine gleiche, und gewisse Konstellationen in Handel und Industrie bringen darin zeitweise sehr wesentliche Veränderungen hervor, wie z. B. eine außerordentliche Anhäufung in den Kohlenrevieren. Trotzdem kann

man bei richtiger Vorbereitung darauf rechnen, daß in der hierfür bemessenen Zeit sich der erforderliche Ausgleich ermöglichen läßt. Die Zahl der in den heimischen Häfen liegenden, für einen Transport brauchbaren Schiffe ist aber doch noch größeren Schwankungen unterworfen, die sich auch nicht reguliren lassen. Die Mehrzahl der Schiffe ist zu weit entfernt, um sie rechtzeitig heranzuziehen, selbst abgesehen davon, daß dies nur durch Beherrschung der See gesichert wäre, und besondere Truppentransportschiffe als Theile der Kriegsflotte können im günstigsten Falle nur in dem Maße gebaut werden, wie es der Bedarf des Truppenwechsels zwischen Mutterland und Kolonien im Frieden bedingt. Rußland ist durch seine sogenannte „freiwillige Flotte" in verhältnißmäßig günstiger Lage. Jedenfalls wird ein Land mit ausgedehntem überseeischen Handel und mit *geregeltem* Weltverkehr über das meiste Transportmaterial verfügen und somit von vornherein am besten vorbereitet sein.*) Auch in dieser Beziehung ist *England* zur Zeit noch am günstigsten gestellt und doch erfolgte die Bereitstellung der Schiffe für den Transport eines nach kontinentalem Maßstabe schwachen Armeekorps nach dem südafrikanischen Kriegsschauplatze — rund 34300 Mann, 21000 Pferde und Maulthiere, 114 Geschütze und außerdem Fahrzeuge — nicht ohne Schwierigkeit (vergl. S. 43 und 44). Die Einzelheiten dieser Vorbereitungen zu studiren, sobald zuverlässiges und hinlängliches Material zur Verfügung stehen wird, bleibt eine wichtige Aufgabe für die, welche aus diesem Kriege lernen wollen.

Es hängt also durchaus von dem Maße der *rechtzeitig verfügbaren* Schiffe ab, ob überhaupt ein überseeisches Unternehmen ausführbar ist; denn nicht allein die Stärke der verwendbaren Streitkräfte wird dadurch begrenzt, sondern auch der Zeitpunkt des Unternehmens beeinflußt.

*) Ob man etwa in den Häfen befindliche Schiffe anderer Nationen in Anspruch nehmen kann, ist weniger eine Frage des Rechts als der Macht, entzieht sich daher der theoretischen Erörterung.

Dieser Begrenzung der Höchststärke stehen die Anforderungen, welche die feindlichen Kräfte, also die ganze feindliche Armee*), die Art des Kriegsschauplatzes und die politische Lage an die Bemessung der Mindeststärke stellen, gegenüber. Das Ergebniß der auf diesen Grundlagen anzustellenden Berechnung kann die Ausführbarkeit eines solchen Unternehmens, also den Krieg überhaupt, geradezu ausschließen. So könnte z. B. von einer erfolgreichen englischen Invasion in das Land einer kontinentalen Großmacht ohne Bündniß trotz aller maritimen Ueberlegenheit nicht die Rede sein. Auch eine gemeinsame Operation Englands und Frankreichs gegen Rußland, wie sie noch im Krimkriege erfolgreich stattfinden konnte, wäre heute nicht mehr wie damals angängig, auch nicht nach Vernichtung der russischen Flotte im schwarzen Meer, weil Rußland nunmehr durch die Eisenbahnen in Stand gesetzt ist, überlegene Truppen zur Abwehr und, sollte die Landung doch gelungen sein, zur Vernichtung des gelandeten Heeres rechtzeitig heranzuschaffen. So werden solche Unternehmungen auf die Fälle begrenzt, in denen eine erhebliche Ueberlegenheit zu Lande mit einer hinreichenden Zahl bereiter Transportschiffe und einer genügend starken Kriegsflotte Hand in Hand geht. Ob diese Voraussetzung für den südafrikanischen Krieg zutraf, wird erst sein Ausgang lehren. Aber schon jetzt kann man aus seinem Verlaufe ersehen, welche verhängnißvolle Folgen es hat, wenn eine richtige Schätzung des Gegners mangelt und von vornherein zu schwache Kräfte eingesetzt werden.

Mit dem Bedürfniß so weitgehender Vorbereitungen verringert

*) Der hier vorliegende Fall, das Hineintragen des Krieges in ein überseeisches Land, beansprucht die höchste Kraftleistung auf beiden Seiten und nimmt daher einen ganz anderen Charakter an als die Landung, welche wir als Nebenoperationen im Sinne einer „Diversion“ beim Kriege zweier Mächte mit gemeinsamer Landgrenze behandelten. Dort war die Voraussetzung eine gewisse Entblößung des Landes vom Vertheidiger, daher konnten zur Abwehr in erster Linie „Besatzungstruppen“ in Frage kommen. Hier handelt es sich von vornherein um einen Kampf mit der Feldarmee.

sich auch die Wahrscheinlichkeit einer Ueberraschung, welche doch, so-lange man nicht die Herrschaft zur See besitzt, eine fast unumgängliche Vorbedingung schon für das Auslaufen und demnächst für das Gelingen des Transports ist; denn es giebt nichts Wehrloseres als eine Truppentransportflotte und es giebt keinen Fall, in dem mit geringen Mitteln eine so völlige Vernichtung feindlicher Streitkräfte herbeigeführt werden kann. Galster*) erinnert sehr bezeichnend daran, daß ein mehr als 1000 Mann kampffähiger Truppen tragendes Transportschiff durch ein Torpedoboot mit 16 Mann Besatzung ohne Gegenwehr vernichtet werden kann. Man denke z. B. an die Vernichtung des englischen Dampfers „Cowshing" durch japanische Kriegsschiffe im Anfang des japanisch-chinesischen Krieges — 1000 Chinesen kamen dabei um.

Die Wahl der Zeit ist nicht allein mit Rücksicht auf das zu wahrende Geheimniß wichtig, sondern auch zur schnellen Ausnutzung günstiger Lagen, sei es eines Erfolges zur See, sei es der Errungenschaften eines Verbündeten auf dem Lande. Stets ist es im Kriege darauf angekommen, den richtigen Augenblick auszunutzen; dies Bedürfniß steigert sich mit der Verbesserung der Verbindungs- und Transportmittel, mit dem raschen Verlauf, den Alles heute nimmt, sowie mit der weitgehenden Einwirkung auf Kraft und Lebensfähigkeit des Staates, welche kriegerische Erfolge und Mißerfolge ausüben zu einer Zeit, in der auf dem Kontinent wenigstens mit Heer und Flotte thatsächlich das ganze Land und Volk mobilisirt und in unmittelbare Mitleidenschaft gezogen wird; die Kraft-erschöpfung ist durch die ungeheure Anspannung näher gerückt, darin liegt die außerordentliche Gefahr des Verpassens einer Gelegenheit zur Ausführung eines entscheidenden Schlages.

Außerdem spielt der Zeitpunkt noch eine besondere Rolle, wenn die eigenen oder feindlichen Küsten und Häfen oder beide nicht

*) v. Löbells Jahresberichte 1898.

dauernd eisfrei sind. Allgemein bekannt ist es, wie schon der Handel hierdurch beeinflußt wird, und daß Rußland aus diesem Grunde den Ausbau des Hafens von Libau betrieb und neuerdings sich den eisfreien Kriegshafen von Port Arthur verschaffte, weil Wladiwostok zeitweise durch Eis gesperrt ist.*) Welchen Einfluß dieser Umstand auf die Entschlüsse im Kriege auszuüben vermag, schildert Mahan in anschaulicher Weise bei Besprechung des englischen Seefeldzuges 1801. Es handelte sich um eine Sprengung des nordischen Bundes; England mit seinen immer eisfreien Häfen war frei in der Wahl des Zeitpunktes, nicht so alle in Betracht kommenden Gegner; daher war denn Nelsons Plan, als die englische Flotte im März aussegelte, ungesäumt gegen Reval vorzugehen, um die russische Flotte zu vernichten, bevor auch der Hafen von Kronstadt eisfrei war; er drang aber beim Oberkommando mit dieser Ansicht nicht durch.

Die Schwierigkeit, die erforderliche Anzahl von Transportschiffen rechtzeitig bereit zu stellen, legt den Ausweg eines staffelweisen Transportes nahe, wenn man erwarten darf, daß die Zahl der verfügbar werdenden Schiffe sich in absehbarer Zeit mehrt, und wenn die Geringfügigkeit der zurückzulegenden Entfernung eine wiederholte Benutzung derselben Fahrzeuge gestattet. Das ist aber eigentlich nur angängig bei völliger Beherrschung der See, weil die Transportgefahr andernfalls mit jeder Wiederholung, bei dann fehlender Unterstützung durch das Geheimniß, wächst, und wenn die Landung selbst unbeanstandet erfolgen kann. In einer solchen idealen Lage befand sich England, als es zur Bekämpfung der Buren, welche überhaupt keine Flotte und auch keinen Verbündeten hatten, also in voller Sicherheit wie im Frieden seine Truppen nach Südafrika überführen und ebenso friedlich und unbehelligt auf eigenem Gebiete landen konnte. Das sind Voraussetzungen, die sich schwerlich zum zweiten Male wiederholen werden, und Alles, was hier geschehen

*) Vergl. Krahmer, Generalmajor z. D. „Rußland in Ostasien“.

ist, gehört bis einschließlich der Landung noch gar nicht in den Bereich des Krieges selbst, sondern nur zu seinen Vorbereitungen.

Im Kriege selbst ist ohne völlige Erringung der Seeherrschaft ein staffelweiser Transport nur allenfalls so zu denken, daß eine in sich völlig abgeschlossene, mit allen Bedürfnissen versehene Truppenmacht in solcher Stärke, daß sie die Landung unter den gegebenen Umständen zu bewerkstelligen und sich demnächst bis zum Eintreffen von Verstärkung zu halten vermag, vorangeschickt wird, also gewissermaßen eine starke Avantgarde. Anzustreben bleibt aber doch die gleichzeitige Beförderung der gesammten kämpfenden Truppen mit ihrem Bedarf für die nächste Zeit unter Vorbehalt gesicherter Nachführung des Weiteren.

Für die Theilung in Staffeln kann übrigens auch noch ein anderer Gesichtspunkt maßgebend sein, nämlich die Unmöglichkeit, die gesammten Kräfte auch nur einigermaßen gleichzeitig zu landen. Der Entscheidung wird dann die Erwägung vorausgehen müssen, ob unter den gegebenen Verhältnissen in der Staffeltheilung oder im langen Verharren eines erheblichen Theils der Landstreitkräfte auf Schiffen an der feindlichen Küste, also in wehrlosem Zustande, eine größere Gefahr liegt. Die Stärke der zum unmittelbaren Schutze des Transports verfügbaren Kriegsflotte, an welche ein Staffeltransport ganz besondere Anforderungen stellt, wird hierbei mitsprechen.

Die bereiten Transportmittel werden auf verschiedenen Häfen vertheilt sein; der Zeitaufwand, welchen ihre Versammlung bedingt, und die in der Regel bestehende Unzulänglichkeit eines einzigen Hafens und seiner Einrichtungen zur ordnungsmäßigen Einschiffung einer großen Truppenmacht legen es nahe, verschiedene Einschiffungspunkte zu wählen. Das sind entsprechende Verhältnisse wie die, welche beim Eisenbahntransport eines Heeres die Ausnutzung aller vorhandenen Einladestellen bedingen; die Eisenbahnen sprechen auch hier erheblich mit, weil sie die Truppen den Häfen

zuführen und ein einziger Hafen als Zielpunkt den Eisenbahntransport und somit die Versammlung der Truppen zur Einschiffung sehr verlangsamen würde. Ein gleichzeitiges Verladen der Truppen in verschiedenen Häfen auf Transportschiffen wird somit der wahrscheinlichste und für einen glatten Verlauf günstigste Zustand sein, der außerdem die Geheimhaltung des Ziels begünstigt und einen überhaupt beeinflußbaren Gegner zu einer Zersplitterung seiner maritimen Streitkräfte zu verleiten geeignet ist. Einer solchen Vertheilung der Auslaufpunkte wird aber, so lange nicht absolute Sicherheit zur See erreicht ist, die Stärke der verfügbaren Begleitflotte wieder ein gewisses Ziel setzen, und eine Vereinigung nach dem Auslaufen wird doch das grundsätzlich Richtige sein, sofern nicht die Stärken der Theile der Transportflotte so anwachsen, daß ein dauerndes Getrenntfahren bis zum Ziele aus technischen Gründen erforderlich wird.

Vorbildlich für Vorbereitungen in großem Stile, für die ausgedehnteste Inanspruchnahme aller Häfen und für das damit verbundene Verbergen seiner Absichten bleibt Napoleon. Die Expedition nach Aegypten konnte von Toulon auslaufen, weil nicht dort allein gerüstet wurde und weil die demonstrativen Vorbereitungen in Cadix und Brest, verbunden mit der in England entstandenen Besorgniß vor einer Landung in Irland sowie vor einem Eingreifen der niederländischen Flotte, die zeitweise Preisgabe des Mittelmeeres zur Folge hatten.

Noch merkwürdiger sind die napoleonischen Maßnahmen für eine Landung in England, wenn sie auch nie über das Stadium großartiger Vorbereitungen, welche die französischen Häfen aller Meere in Anspruch nahmen, hinausgekommen sind. Der Zweck konnte ein sehr verschiedenartiger sein, das Geheimniß wurde aber so bewahrt, daß sich heute noch die Geschichtschreiber streiten, ob Napoleon wirklich in England landen wollte, oder ob Alles nur zur Verheimlichung seiner eigentlichen Absichten diente. Solchem Ver-

fahren darf man nicht ohne Weiteres einen entsprechenden Erfolg beimessen; in diesem Falle hielt es die ganze Welt in Spannung, weil ein Napoleon dahinter stand.

Zu diesen großen Gesichtspunkten für die Anordnung der Vorbereitungen kommen nicht minder wichtige technische Einzelheiten. Es handelt sich dabei um Feststellung des Raumbedarfs und Erfüllung der dadurch erwachsenden Anforderung durch Bereitstellen geeigneter Schiffe und durch deren Einrichtung für den besonderen Zweck, verschieden nach Truppengattung und Art des zu befördernden Materials*). Unter allen Umständen bleibt es aber erforderlich, Personal und Material so zu gruppiren, wie man es bei der Landung braucht (vergl. S. 41 u. 42), und dazu bedarf es von vornherein der sachverständigen Mitwirkung der Heeresleitung, welche hierüber allein ein Urtheil hat; Rücksichten auf bequeme Verladung und Raumersparniß müssen durchaus hinter den militärischen Anforderungen zurückstehen. Das bezieht sich ebenso auf die Vertheilung auf die verschiedenen Schiffe wie auf die Verladung innerhalb desselben Schiffes. Von Seiten der Armee aber dürfen keine unnöthigen Erschwernisse bereitet werden, Unbequemlichkeiten sind in den Kauf zu nehmen, wenn nur die Verwendungsfähigkeit nicht beeinträchtigt wird. Im Vordergrund steht die Wahrung der taktischen Verbände und die Anfügung aller Bedürfnisse für die Zeit gleich nach der Landung unmittelbar an die Truppe. Beide Theile müssen sich den wahrscheinlichen Verlauf der Landung und die möglichen Zwischenfälle vergegenwärtigen und danach den Verladungsplan ausarbeiten. Wird es nöthig, sich am Lande mit Kampfmitteln eine Basis zu

*) Näheres hierüber findet sich unter Anderem in einem Aufsatze der Marine-Rundschau 1898, Heft 7: „Militärische Seetransporte“. Es wird dort berechnet, daß eine preußische Infanterie-Division einer Flotte mit einem Gesammtgehalt von 85 000 Registertonnen zu ihrer Beförderung bedürfe, das seien 28 Schiffe von der Art der „Frisia“ der Hamburg-Amerika-Linie. Die Richtigkeit läßt sich nicht kontroliren, weil nicht angegeben ist, in welchem Umfange die Beigabe von Kolonnen, Trains und Lazarethen angenommen ist.

schaffen, in Feindesland die Regel, so muß auch für Mitnahme und die Möglichkeit raschen Ausladens entsprechenden Materials an Positionsgeschützen, Munition und Bedienungsmannschaften für dieselben, Schanzzeug und Material für Befestigungen gesorgt werden; da die Arbeit aber doch nur unter Sicherung erfolgen kann, ist in erster Linie die Ausladebereitschaft von Infanterie, der auch Maschinengewehre zuzutheilen sind, zum Festhalten und von Kavallerie zum Aufklären wichtig. Je weniger Kavallerie verfügbar ist, desto nöthiger wird die Beigabe zahlreicher Radfahrer, welche gleichzeitig mit der ersten Infanterie zu landen sind, wo man auf gute Straßen rechnen kann, auch von Motorwagen.

Auf das Ausladen in einem Hafen wird man beim Landen an einem feindlichen Ufer kaum rechnen können; das bedingt die Vorsorge von Material zur Ausschiffung, verschieden je nach der anzulaufenden Küste. Es handelt sich also um Boote, Landungsprahme, Material zu Landungsbrücken, Hebezeug und dergleichen. Die einzelnen Schiffe müssen in Bezug auf das Landen ihres Inhalts möglichst unabhängig von einander gemacht werden, um eine gleichzeitige Ausschiffung anzustreben. Was man aber etwa an Material für Landungsbrücken nicht allen Schiffen mitgeben kann, gehört auf die zuerst zur Landung bestimmten.

Wenn also, was zur Landung selbst und zum Festsetzen am Lande unentbehrlich ist, zuerst zur Hand sein muß, so sind Hülfsmittel für die folgenden Operationen hinter die fechtenden Truppen zurückzustellen, nämlich Kolonnen (ausschl. „leichte Munitions-Kolonnen"), Trains, der größere Theil der Lazarethe und Feldeisenbahn-Material.

Die Gefahr, in welcher sich eine Transportflotte dauernd befindet, bedingt, die Vorsorge für möglichst rasche und glatte Fahrt, also auch Rücksicht auf ununterbrochene Versorgung mit Heizmaterial, daher Beigabe von Kohlenschiffen und Ausstattung mit Vorkehrungen zum Uebernehmen von Kohlen auch auf hoher See, um so unent-

behrlicher, je geringer die Zahl der verfügbaren Kohlenstationen ist (vergl. S. 14 bis 17 u. 34, 35).

Es muß ferner für das Wohlbefinden der Truppe während der Fahrt gesorgt werden, wenn sie sofort nach der Landung voll leistungsfähig sein soll. Die Unterbringung von Mann und Pferd muß eine dem entsprechende sein, auch darf es an Fürsorge dafür nicht fehlen, daß bei eintretendem schlechten Wetter die Pferde gegen Beschädigungen nach Möglichkeit gesichert sind. Nahrung, Wasser*) und Futter müssen auch für den Fall einer unerwarteten längeren Dauer des Transports in genügender Menge vorhanden sein, die Kücheneinrichtungen müssen ausreichen. Auf jedem Schiffe müssen sich auch Lazarethräume befinden.

Ist nicht schon im Frieden für die Herstellung aller solcher Einrichtungen, welche zum Theil einen völligen inneren Umbau der Schiffe bedingen, Vorsorge getroffen, so erhöht sich der Zeitbedarf für die Fertigstellung ganz ungemein. Gleichzeitig verringert sich die Sicherheit ordnungsmäßiger Ausrüstung.

c. Die Ueberführung und Landung der Truppen.

Der Truppentransport der englischen Armee nach Südafrika ist bereits als ein rein friedensmäßiger Vorgang erwähnt worden, aber auch in anderen Kriegen konnten solche Transporte unbehelligt erfolgen, weil der Gegner nicht die Macht hatte, störend einzugreifen. So vermochten die Engländer ohne jegliche Gefahr 1882 ein Heer nach Aegypten überzuführen, und der Transport des japanischen Heeres nach Korea bedurfte einem minderwerthigen Gegner gegenüber auch keiner energischen Schutzmaßnahmen. In entsprechender Lage waren die Amerikaner beim Transport von Truppen nach Cuba;

*) Es ist wünschenswerth, daß sich die Beigabe besonderer Fahrzeuge zur Herstellung destillirten Wassers vermeiden läßt. Um so unentbehrlicher werden Werkstattschiffe (S. 34) und zwar auch bei dem so erwünschten Vorhandensein einer Reihe befestigter mit Docks versehener Kohlenstationen.

die Flotte des Gegners hatte sich nach dem Hafen von Santiago zurückgezogen, war dort eingeschlossen, und so gehörte den Amerikanern die See.

In welcher Weise der Schutz der Ueberführung und der Landung selbst erfolgen kann, ist bereits vom grundsätzlichen Standpunkte besprochen worden (vergl. S. 44 bis 46 u. 64 bis 68). Nunmehr ist indessen von größeren Verhältnissen die Rede, und während es sich in den dort erwähnten Fällen um eine Nebenoperation handelte, steht hier das Zustandekommen eines Feldzuges in Frage; somit liegt der Schwerpunkt der gesammten Thätigkeit der Flotte in diesem Punkte.

Die Erörterung der Vorbereitungen hat bereits die verschiedenen Voraussetzungen klargelegt, unter denen eine Flotte ausläuft. Nehmen wir den einen extremen Fall, die Ueberführung über einen nur schmalen Meerestheil, so läßt sich der Schutz einfach durch Sperrung nach außen erfüllen, indem die Flotte sich am Ausgang (nöthigenfalls an den Ausgängen) jener Meerenge oder Bucht zur offensiven Abwehr unter Anwendung der zur Aufklärung erforderlichen Maßnahmen (vergl. S. 24 bis 31) bereit hält. Verwickelter wird die Aufgabe schon, wenn innerhalb jenes Meerestheiles sich noch feindliche Kriegshäfen befinden, wie es im „Kanal“ sowohl auf englischer wie französischer Seite der Fall ist. Dann machen sich dieselben Faktoren geltend, welche im Kapitel „Der Seekrieg allein“ (C, III, 2) für die Möglichkeit des Auslaufens der Flotte und das Verhindern desselben zur Sprache gebracht worden sind. Je näher die Ufer einerseits und die befestigten Plätze derselben Küste andererseits aneinander liegen, desto verwickelter wird die Lage, die sich dann den Verhältnissen eines Stromüberganges oder denen, wie sie 1864 bei Alsen waren, nähert. Es ist möglich, daß durch Ueberraschung und geschicktes Demonstriren Erfolge erzielt werden, gesichert wird aber eine Ueberführung von Truppen in großem Maßstabe doch nur sein, nachdem es gelungen ist, das betreffende

Fahrwasser zu beherrschen, d. h. nachdem die feindlichen Seestreitkräfte, wenn nicht vernichtet, so doch aus der Meerenge vertrieben oder in ihren Häfen wirksam eingeschlossen sind.

Unter dieser Voraussetzung sowie der einer genügenden Zahl von Landungsplätzen an der feindlichen Küste kann eine Ueberführung auf so kurze Strecken in breiter Front oder in zahlreichen Kolonnen erfolgen, wodurch ein gleichzeitiges Landen möglichst vieler Truppen sichergestellt wird. Außerdem ist dann die wiederholte Benutzung derselben Transportfahrzeuge sowie eine rasche Aufeinanderfolge des Nachschubes angängig.

Der entgegengesetzte Fall ist das Hineintragen des Krieges in weit entferntes Land bei Bedarf großer Streitmittel. Die Theilung in mehrere Kolonnen mit beschränkter Zahl der Schiffe wird dann nicht allein aus Gründen der Beweglichkeit und Sicherheit der Fahrt erforderlich werden, sondern schon von vornherein geboten sein durch das Bedürfniß von mehr als einem Einschiffungsplatz und ebenso von verschiedenen Landungsplätzen, ohne welche ein einigermaßen rascher Verlauf des Landens, eine der ersten Vorbedingungen des Erfolges, ausgeschlossen ist. Handelt es sich um mehrere Divisionen oder gar Korps, so kann es nur erwünscht sein, die Zielpunkte (Landungsplätze) so weit voneinander zu wählen, daß dadurch ein konzentrisches Zusammenwirken auf das gemeinsame Ziel begünstigt wird (vergl. S. 21), daß also von vornherein eine für den Landkrieg günstige Lage entsteht. Am einfachsten wird sich die ganze Anlage gestalten, wenn schon bei Vertheilung der Truppen auf die Einschiffungshäfen auch dieser Gesichtspunkt ins Auge gefaßt wird. Auf diese Weise wird es auch am ehesten möglich sein, den Gegner über die Endabsicht im Ungewissen zu lassen und die rechtzeitige und richtige Verfügung über seine Kräfte zu erschweren.

Ob nun auch jedem Transportgeschwader ein besonderes Begleitgeschwader zuzutheilen ist, oder ob die Schlachtflotte vereint den

Gegner fern zu halten und zu bekämpfen strebt, muß ganz von den Umständen abhängen. Maßgebend werden dafür sein die Vertheilung der feindlichen Streitkräfte und die Lage der Marschstraße zu den Küsten feindlicher oder befreundeter Länder bezw. zum offenen Meere. Die allgemeinen Gesichtspunkte für die Operationen zur See (S. 19 bis 24) werden sich aber insofern modifiziren, als hier nicht rücksichtslos eine Vereinigung aller Kräfte zur Vernichtung eines Theils des getrennten Gegners stattfinden kann; der Schutz der Transportflotte, welche das eigentliche Kriegsmittel trägt, darf vielmehr auch nicht auf kurze Zeit außer Acht gelassen werden wie unter Umständen der Schutz des Handels zur Erreichung größerer Ziele (vergl. S. 38, 39 u. 85). Gelang es also nicht, vor Beginn des Transports die unbedingte Seeherrschaft zu gewinnen, so wird auch eine unmittelbare, wenn auch nur schwache Bedeckung jeder Transportkolonne unerläßlich sein.

Wie schon angedeutet, hatten es die Japaner bei Beginn des Krieges mit China 1894/95 leicht; in nicht unbegründeter Geringschätzung ihrer Gegner sahen sie von einen Angriff auf die noch unfertig in ihren Häfen befindliche chinesische Flotte oder deren Einschließung ab und beschränkten sich auf eine vorübergehende Beschießung der Hafenbefestigungen durch die Begleitflotte. Das genügte thatsächlich zur Sicherung der Landung des ersten Transports; bereits vor dem Beginn der Feindseligkeiten hatte sich übrigens eine schwache japanische Macht in Korea befunden, man hatte also schon gewissermaßen eine Basis. Auch die späteren Transporte blieben unbehelligt. Es hat den Anschein, als wäre die japanische Schlachtflotte, von der unmittelbaren Sorge um die Transportflotte entlastet, um so mehr im Stande gewesen, sich ungesäumt der Seeherrschaft zu bemächtigen und chinesische Seetransporte nach Korea zu verhindern. Das geschah aber erst nach geraumer Zeit nach der siegreichen Seeschlacht am Yalu-Flusse. Trotzdem gelang es

Japan, gegen 170 000 Mann und mehr als 25 000 Pferde kampflos in China zu landen.*)

Der amerikanisch-spanische Krieg ist zunächst ein warnendes Beispiel für eine Kriegführung, welche sich durch die „öffentliche Meinung" beeinflussen läßt. Der allgemeinen Furcht vor einer Invasion Rechnung tragend, hielten die Amerikaner die eine Hälfte der Seestreitkräfte an der Küste bei Hampton-Road zurück und verzögerten so die Gewinnung der Herrschaft zur See. Nachdem die spanische Flotte bei Santiago selbst ihre Einschließung herbeigeführt hatte, konnte die Landung einer amerikanischen Armee unangefochten erfolgen, noch erleichtert durch den Umstand, daß die Bevölkerung von Cuba mit Amerika gemeinsame Sache machte.

d. Die Operationen nach der Landung.

Wir haben gesehen, wie schon bei den Vorbereitungen eines überseeischen Unternehmens an die Schaffung einer Basis jenseits des Meeres und den Aufmarsch gedacht werden muß, der von der Wahl der Landungspunkte abhängt, ferner, wie es für Ueberführung und Landung keine günstigeren Vorbedingungen giebt als gänzlichen Ausschluß einer Gefährdung des Transports und Landung auf eigenem Grund und Boden. In solcher Lage verursacht es auch keine besonderen Schwierigkeiten, sich durch Anlage von Befestigungen einen sicheren Rückhalt zu schaffen, die Streitkräfte an den geeigneten Punkten voll zu versammeln, die etwa unvollständig mitgeführten Kolonnen und Trains zu vervollständigen oder auch neu zu organisiren, Magazine und Depots für Munition, Verpflegung und sonstigen Bedarf anzulegen und zu füllen und Etappentruppen bereitzustellen sowie endlich Menschen und Pferde nach anstrengendem Seetransport Erholung zu gönnen.**) Unter so beispiellos günstigen Vor-

*) Vergl. Galster in Löbells Jahresberichten 1899.

**) Bekanntlich leiden die Pferde am meisten und dauerndsten darunter, wodurch die Verwendungsfähigkeit der Kavallerie und Feldartillerie sehr beeinträchtigt werden kann.

bedingungen begann für die Engländer der südafrikanische Krieg — selbst der Umstand, daß ihre schon dort befindlichen Truppen zum Theil in ihren Befestigungen vom Gegner eingeschlossen waren, änderte an diesen Voraussetzungen grundsätzlich nichts, weil der Gegner trotzdem nicht in der Lage war, die Landung und die weiteren Maßnahmen zu stören. Ob die englischen Streitkräfte nach Zahl und Qualität für dies Unternehmen ausreichten, ist eine gesonderte Frage, die den Gegenstand der Erörterung nicht berührt. Schon etwas schwieriger war die Lage in Aegypten 1882:*) Es bedurfte zunächst eines kurzen Kampfes der Flotte gegen die Befestigungen von Alexandria, bevor man an die Verwendung von Landtruppen denken konnte. Da erst nach diesem Erfolge der Befehl zur Einschiffung im Mutterlande erging, war die Gefahr nicht ausgeschlossen, das Errungene wieder einzubüßen; dem begegnete man sehr zweckmäßig durch schleunige Heranziehung einiger Bataillone aus dem nahen Cypern, die zunächst festhielten, was die Flotte gewonnen hatte. Gleichzeitig nahm man auch auf die Ueberführung indischer Streitkräfte nach Suez Bedacht, und während die Truppen aus England bei Alexandria ausgeschifft wurden, lief ein Theil der Flotte in den Suez-Kanal ein, landete hier verschiedene Truppenabtheilungen und griff selbst durch Geschützfeuer in den Kampf ein. So standen die englischen Streitkräfte infolge der Landung an zwei verschiedenen Punkten zu konzentrischem Zusammenwirken bereit, als Verbindungsglied die Flotte im Suez-Kanal; es waren die Vorbedingungen einer „Moltkeschen Operation". Man zog aber vor, vor Alexandria nur zu demonstriren und unter dem Schleier von Scheinbewegungen und öffentlich verbreiteten vorgeblichen Absichten den größeren Theil der Streitkräfte erneut einzuschiffen, im Kanal bei Ismaïlia zu landen und die indische Brigade von Suez her gleichfalls dorthin heranzuziehen. So kam es zu einem einfachen

*) Vergl. v. Löbells Jahresberichte 1882.

frontalen Angriff auf die befestigte Stellung von Tel el Kebir, dessen glänzender Ausgang das Unternehmen rechtfertigte. Einem energischen europäischen Gegner gegenüber hätte man auf den Erfolg solcher Operationen nicht rechnen können. Auch darf man daraus nicht schließen, daß bei der Nähe eines ebenbürtigen Feindes eine Flotte ungestraft in einen so engen Kanal einfahren darf; im Falle eines Mißlingens des Angriffs bot sie wohl dem zurückgehenden Heere eine Aufnahme, aber sie war manövrirunfähig und durch die hohen Deiche des Kanals in der Schußwirkung beschränkt — so konnte ihr ein Schicksal werden wie das des „Christian VIII." und der „Gefion" bei Eckernförde.

Diese höchst eigenartige Verwendung des Suez-Kanals giebt Anlaß, die Erhaltung der Benutzbarkeit eines Seeschifffahrtskanals während eines Feldzuges in den Bereich der Betrachtungen zu ziehen. Daß für den Schutz seiner Mündungen sowie den der freien Entwickelung eines Geschwaders aus ihnen gesorgt sein muß, wurde bereits erwähnt (S. 32 und 33); es handelt sich aber, wenn er den Meereswechsel der Seestreitkräfte dauernd ermöglichen soll, auch um seinen Schutz nach der Landseite, ein Bedürfniß, welches natürlich erst mit der Annäherung der feindlichen Streitkräfte oder der Wahrscheinlichkeit einer solchen entsteht. Letzteres ist der Fall bei Nähe der Grenze eines feindlichen oder doch in seiner politischen Stellung nicht zweifelsfreien Landes sowie bei der Gefahr von Landungen. Die Unbrauchbarmachung einer Straße für Kriegsschiffe kann die verwegensten Unternehmungen rechtfertigen und die Versenkung eines Schiffes oder die Sperrung des Fahrwassers durch die Sprengung eines Brückentheils können den beabsichtigten Erfolg auf lange Zeit haben. Hiergegen genügen örtliche Schutzmaßnahmen allein nicht, der Gegner muß in angemessener Entfernung gehalten werden, und das ist Aufgabe des Heeres und zwar, wenn es sich um das eigene Land handelt, in erster Linie der in der Heimath verbleibenden Besatzungstruppen auf Grund eines geregelten Beobachtungsdienstes zu Lande und zu Wasser, nöthigenfalls von besonders

hierzu bestimmten Theilen des Feldheeres, insoweit dessen Operationen nicht ohnehin den Gegner fern halten. Hier ist es also das Heer, welches die Bewegungsfreiheit der Marine unmittelbar schützen muß. Die Lage ist ganz ähnlich wie beim Schutze von Eisenbahnen, nur mit dem Unterschiede, daß Sperrungen und Zerstörungen dieser in den meisten Fällen sich rascher beseitigen bezw. herstellen lassen, selbst wenn Umgehungsbauten erforderlich werden. Hier liegt der Fall ähnlich der Sprengung eines Tunnels, der auf lange Strecke die einzige Bahnverbindung durch ein Hochgebirge leitet; aber selbst eine Zerstörung des Gotthard-Tunnels allein hindert nicht den Marsch eines Heeres mit allem Zubehör auf der Landstraße über diesen Gebirgsstock — eine Flotte kann keinen Nebenweg wählen, eine Sperrung des Suez-Kanals würde die englische Flotte auf den Weg um das Kap der guten Hoffnung verweisen.

Die Engländer waren übrigens selbst von dem nicht ebenbürtigen Gegner gewisser gefahrdrohender Unternehmungen gewärtig, die indessen mehr gegen den Süßwasserkanal und die damit verbundene Trinkwasserversorgung gerichtet waren.

Zweifellos sind in diesem Feldzuge mit ungewöhnlichen Mitteln große Ergebnisse unter höchst geringen eigenen Verlusten erzielt worden, und das ist schließlich doch ein ganz großer Erfolg. Die Wahl erfolgreicher Mittel hängt nicht von rein theoretischen Erwägungen ab, sondern von der Prüfung der Umstände, die nicht allein im Kampfe gegen einen nicht auf der Höhe stehenden Feind, Außergewöhnliches zu rechtfertigen vermögen; nur darf man aus solchen Ausnahmefällen keine allgemein gültigen Regeln ziehen wollen; aus diesem Grunde wurde dieser eigenartige Fall des Zusammenwirkens hier einer eingehenden Untersuchung unterzogen.

Im japanisch-chinesischen Kriege erfolgte die Landung der ersten Armee der Japaner auf Korea, wie schon erwähnt, ohne Störung durch den Gegner. Die befestigten Häfen von Port Arthur und Ta-lien-wan waren noch in chinesischen Händen; ihrer bedurfte

man als Basis für die weiteren Operationen von Heer und Flotte, zumal für einen Vormarsch der ersten Armee gemeinsam mit der später am Hua-yüang gelandeten zweiten auf Peking. Ta-lien-wan fiel dieser ohne die geplante Mitwirkung der Flotte zu, bei der Einnahme von Port Arthur kam es zu gemeinsamer Thätigkeit, seitens der Schiffe allerdings nur in zweiter Linie. Am Südufer des Golfs von Petschili befand sich noch der befestigte Hafen von Wei-hei-wei in chinesischen Händen; die Japaner wollten auch ihn in Besitz nehmen, um für die weiteren Operationen völlig sicher zu gehen, zumal dort der einzige ernst zu nehmende Gegner, der tapfere Admiral Ting sich mit seinen letzten Schiffen befand; dazu sollten abermals Heer und Flotte zusammenwirken. Daher wurde ein Theil der zweiten Armee mittelst 50 Transportdampfer nach dem Lande südlich des Golfs übergesetzt, unmittelbar beschützt von einem Theil der Flotte, während der Rest den Admiral Ting einschloß. Es kam zu gemeinsamem erfolgreichem Kampfe gegen die Forts. Auf das Eingreifen des Admirals Ting wird im taktischen Theile noch näher eingegangen werden, hier sei nur erwähnt, daß erst mit der Uebergabe auch seiner Flotte, mit der sein freiwilliger Tod zusammenfiel, das Ziel erreicht wurde. Die geplanten weiteren Maßnahmen kamen infolge politischer Vorgänge nicht mehr zur Ausführung. Das Zusammenwirken in diesem Kriege ist offenbar ein ausgezeichnetes gewesen und läßt auf großes Verständniß der oberen Leitung schließen, aber es wurde auch ganz ungemein erleichtert durch eine Passivität des Gegners, wie sie in einem europäischen Kriege nicht erwartet werden darf.

Im amerikanisch-spanischen Kriege schloß sich auf beiden Kriegsschauplätzen an die Landung die Bekämpfung von befestigten Kriegshäfen; die hier gemachten Erfahrungen gehören mehr in das taktische Gebiet.

Die modernen Kriege bieten uns somit kein Beispiel weitgehender Landoperationen nach einer Truppenüberführung nach einem

durch das Meer getrennten Lande, indessen wird doch, was wir aus dem nordamerikanischen Bürgerkriege bereits kennen lernten, hier sinngemäße Anwendung finden. Für unmittelbare Beispiele müssen wir wieder in die napoleonische Zeit zurückgehen. Betrachtet man zunächst Bonapartes Feldzug in Aegypten (vergl. Seite 25—27 und 33), so könnte man fast an dem Satze, daß ein gelandetes Heer der Flotte als Basis bedarf, irre werden, wenn man sich Napoleons Lage und Verhalten nach dem Verlust seiner Flotte bei Abukir vergegenwärtigt, aber dies gewissermaßen Unberührtsein von jenem schweren Schlage gilt doch nur von dem ungewöhnlichen Manne selbst, nicht von seinem Heere, das nach dreijährigem Kampfe schließlich doch kapituliren mußte. Dagegen zeigt dieser Feldzug das unausgesetzte Bedürfniß, durch das Meer wieder Verbindung mit dem Vaterlande zu erhalten und andrerseits den Engländern in den Häfen die Thore zu Syrien zu verschließen; der glückliche Kampf um die Hafenstadt Jaffa, der unglückliche um Akka weisen darauf hin. Aber auch für das Schicksal, das dem Gelandeten von einem energischen Gegner droht, liefert dieser Krieg ein bezeichnendes Beispiel in der völligen Vernichtung der bei Abukir gelandeten und verschanzten Türken; auch eine befestigte Basis ist nutzlos, wenn sich auf ihr keine Offensive aufbaut; eine Landung, ohne offensiven Geist unternommen, ist ein Widerspruch in sich — sie ist das denkbar Sinnloseste.

Um so wichtiger erwiesen sich später die Linien von Torres-vedras als Rückhalt für das in Portugal gelandete englische Heer, das ein zielbewußter Feldherr führte, aber trotzdem wäre der Werth jener Verschanzungen ein viel geringerer gewesen, wenn England nicht das Meer beherrscht hätte.

Das Zusammenwirken nach der Entscheidung, also bei der Verfolgung und bei der Deckung des Rückzuges wird zum großen Theil rein taktischer Natur sein; das Maß desselben hängt ab von der durch die Gestaltung der Küste gewährten Möglichkeit

(vergl. Seite 72). Aber auch wenn die unmittelbare taktische Berührung ausgeschlossen ist, darf die Thätigkeit mit gemeinsamem Ziele nicht fehlen.

Die Verfolgung erst sichert den Erfolg und nützt ihn aus, sie allein ist im Stande, falls nicht etwa die feindliche Armee nach der Schlacht bedingungslos die Waffen gestreckt hat, die Niederwerfung zu vollenden und damit das Ende des Krieges herbeizuführen. Die möglichste Beschleunigung so entscheidender Erfolge ist in jedem Kriege anzustreben, sie wird besonders dringlich in einem überseeischen Kriege, der durch die Abtrennung durch das Meer von der Heimath nicht nur im Falle des Mißlingens mit ganz besonderen Gefahren droht, sondern auch schon allein bei langer Dauer. Die Schwierigkeit des Nachschubes von Personal und Material, dessen Bedürfniß mit der Zeit stetig wächst, die mit dem weiten Vordringen in das Innere des Landes zunehmende Erschwerung sowohl der Nachführung dieses Ersatzes wie der Sicherung der Etappenstraßen auf dem Lande und auch des unmittelbaren Zusammenwirkens von Heer und Flotte, nicht zum mindesten aber die sich steigernde Gefahr der Einmischung eines bisher neutralen Staats, welche für eine starke Seemacht in solchem Augenblicke besonders verführerisch ist, begründen die Nothwendigkeit baldiger endgültiger Entscheidung. Wo also die Gestalt der Küsten, im Besonderen die Lage der feindlichen Rückzugsstraße an denselben, tief einschneidende Buchten oder breite Ströme mit geeignetem Fahrwasser eine Einwirkung auf das zurückgehende feindliche Heer oder seine rückwärtigen Verbindungen vom Wasser aus gestatten, muß dies ausgenutzt werden zu rastloser Verfolgung auch seitens der Schiffe. Das setzt besonders günstige Verhältnisse voraus; in der Regel wird aber der Rückzug in das Innere des Landes hinein erfolgen, dann bleibt es Aufgabe der Flotte, die Küsten zu blockiren, Zufuhr aller Art abzuschneiden und durch Vernichtung der etwa noch auftretenden Seestreitkräfte wie durch Inbesitznahme der großen See-

handelsplätze mit allen ihren Mitteln auf die Entscheidung mit einzuwirken.

Dieselben Gründe sprechen auch für die Nothwendigkeit möglichst unmittelbaren Zusammenwirkens im Falle des Rückzuges, der hier ganz besonders verhängnißvoll zu werden droht. Die Gewährung einer taktischen Aufnahme muß das erste Ziel sein. Die Möglichkeit ist abermals von der Küstengestaltung und der Lage der eigenen Rückzugslinie zu der Küste abhängig.

Es ist sehr wohl der Fall denkbar, daß der Rückzug zum Landungspunkt schwierig und gefährdet ist, daß aber ein anderer zur Einschiffung geeigneter Theil der Küste sich leichter erreichen läßt; dann wird die bewegliche schwimmende Basis zum Vortheil. Die Flotte muß sich sofort dieses neuen Stützpunktes bemächtigen, unter Umständen unter Verzicht auf einen Theil des am Landungspunkte ausgeschifften Materials, vielleicht sogar der dort befindlichen Positions-Geschütze; das ist nicht so schlimm, wie der Verlust des ganzen Heeres. Von den Umständen wird es nun abhängen, ob das Heer überhaupt noch in der Lage ist, erneut die Offensive zu ergreifen, vielleicht in Folge eingetroffener Verstärkung, oder ob es darauf ankommt, so rasch als möglich die Einschiffung behufs Rückkehr in die Heimath zu bewerkstelligen. Möglich ist dies nur, wenn man noch die See beherrscht, andernfalls wird es sich um einen Verzweiflungskampf handeln. Daraus folgt, daß die Bekämpfung etwa neu auftretender feindlicher Seestreitkräfte die erste Aufgabe sein muß, hinter der unter Umständen sogar die unmittelbare Aufnahme des Landheeres zurücksteht.

Eine Einschiffung gegenüber einem energisch nachdrängenden Gegner ist eine der schwierigsten Aufgaben, deren Lösung nur denkbar ist, wenn es der Flotte gelingt, durch ihre weittragende Artillerie den Verfolger in achtungsvoller Entfernung zu halten; dazu gehört aber wieder die Möglichkeit, verhältnißmäßig nahe an das Ufer heranzukommen. Den besten Erfolg darf man sich noch

von einem Luftmachen durch einen Offensivstoß versprechen, abermals unter der Voraussetzung wirksamer Unterstützung seitens der Schlachtschiffe. Das ist aber schon ein Uebergreifen in das taktische Gebiet.

Es wird ohne Weiteres einleuchten, wie sehr solche Verhältnisse einen geregelten Oberbefehl, dauernde Verbindung zwischen Heer und Flotte und der Heimath und einen gleichmäßigen Nachrichten- und Aufklärungsdienst bedingen. Alles, was in dieser Beziehung bereits erörtert wurde*), kommt hier in erhöhtem Maße zur Sprache.

D. Das taktische Zusammenwirken.

I. Vorbedingungen.

Wir haben schon gesehen, daß das strategische Zusammenwirken zwischen Heer und Flotte ein dauerndes sein kann und muß; das taktische ist dagegen auf einzelne Fälle beschränkt. Seine Möglichkeit hängt ab von der Verbindung der beiden Kampfmittel zu gemeinsamem Zwecke bei Landungen, beim Kampf um Küstenbefestigungen und bei sonstigen Kämpfen, wenn sich beide Theile nahe der Küste befinden. Aber auch in diesen Lagen ist die gegenseitige unmittelbare Unterstützung naturgemäß eine begrenzte, weil sowohl Land- als Seestreitkräfte doch auf ihr Element angewiesen sind. Können auch Theile der Schiffsbesatzung gelandet werden, um auf festem Boden als Infanterie und Artillerie mitzukämpfen, und läßt sich auch der Fall denken, daß die Infanterie einer mit dem Feinde in Berührung kommenden Transportflotte oder die Truppen auf den Landungsbooten sich am Kampfe betheiligen, so bleibt jene Kampfthätigkeit der Marine auf dem Lande doch eine Ausnahme

*) Vergl. S. 9, 10, 24 bis 32, 70 bis 72.

die hauptsächlich einem minderwerthigen Gegner gegenüber oder als Aushülfe für kurze Zeit (vergl. S. 156) Anwendung finden wird.

Der andere Fall setzt eine Lage voraus, in der es sich um einen wenig aussichtsvollen Verzweiflungskampf handelt, und deren Eintreten nach Möglichkeit vermieden werden muß. Die Zeiten, in welchen das Seegefecht im Entern seinen Höhepunkt erreichte, und in denen ein großer Theil der kämpfenden Besatzung der Flotte aus Landtruppen bestand, sind längst vorüber, und bei dem heutigen Bau und der gegenwärtigen Ausrüstung und Bewaffnung der Schiffe ist dergleichen nicht mehr denkbar.

Im Wesentlichen ist es daher der Gebrauch der auf das andere Element hinüberreichenden Feuerwaffen, worin die gegenseitige Unterstützung besteht. Auch dieser wird eingeschränkt durch die natürlichen Hindernisse, welche das Fahrwasser an den Küsten der Annäherung der Schiffe entgegensetzt, sowie durch die Gestalt der Ufer, insofern sie durch starke Ueberhöhung, Höhenzüge (Dünen), Bewaldung oder sonstige Deckungen unmittelbaren Schutz gegen das Feuer gewähren oder wenigstens die Einsicht und Beobachtung ausschließen. Die Annäherung an das Land ist gegen früher durch den Bau tiefgehenderer Schiffe im Allgemeinen erschwert; flachgehenden, im Besondern für den Küstenkrieg gebauten Fahrzeugen mißt man nach den gemachten Erfahrungen, hauptsächlich aber wegen ihrer einseitigen Verwendbarkeit zur Vertheidigung, jetzt einen verhältnißmäßig geringen Werth bei, sie stehen gewissermaßen auf dem Aussterbeetat und werden, wo sie noch vorhanden sind, nur beim Vertheidiger, schwerlich beim Angreifer zur Sprache kommen. Andererseits ist der Wirkungskreis der Schiffe außerordentlich durch die Einführung weittragender und gleichzeitig genau schießender Geschütze vergrößert worden, welche gerade bei weiten Entfernungen infolge der stark gekrümmten Flugbahn auch zu erfolgreichem indirektem Schusse befähigt sind und so die erwähnten Geländeschwierigkeiten der Küste zu überwinden vermögen, wenn eine Beobachtung möglich ist.

Hierfür ist aber die Beweglichkeit der Schiffe, ihre Ausstattung mit erhöhten Beobachtungspunkten (in den Marsen) und ihre Befähigung, sich auf weite Strecken durch Signale zu verständigen, günstig. Einem kleinen Kreuzer wird es unter Umständen leichter sein, einen seitlichen Beobachtungspunkt aufzufinden und dort ohne allzugroße Gefährdung zu verweilen, als dergleichen auf dem Lande möglich ist; ist noch die Ausstattung mit einem Fesselballon angängig, so würde sich das Höchstmaß der Beobachtung erreichen lassen.

Die Beweglichkeit spielt aber nicht nur in der Beobachtung eine Rolle, sondern auch unmittelbar bei der Thätigkeit der Schlachtschiffe. Das ist ungemein wesentlich, weil sie eine viel schwerere Artillerie führen als die Feldartillerie, die schwere Artillerie des Feldheeres (bespannte Fußartillerie) und zum Theil sogar als die Belagerungsartillerie. Die Schiffe stellen also bewegliche schwere Batterien dar, wie wir über sie auf dem Lande gar nicht verfügen können. Die volle Ausnützung ihrer Wirkung gegen lebende Ziele bedingt eine entsprechende Ausstattung mit Schrapnels; gegen todte Ziele werden sie Ungewöhnliches leisten können, eine Abschwächung liegt allerdings unter Umständen in der Beeinträchtigung der Genauigkeit des Schießens durch den Seegang und überhaupt das Schießen in der Bewegung, wodurch ja auch eine ganz andere Methode des Richtens und Abfeuerns bedingt wird. Moderne Küstenwerke können allerdings in der Armirung noch überlegen sein, weil die Schwere der Schiffsgeschütze doch auch eine Grenze hat. Da kommt den Schiffen aber wieder ihre Beweglichkeit und das sehr viel kleinere Ziel, welches sie selbst bieten, zu gut.

Daraus ergiebt sich schon, daß Feldartillerie sich in einen Kampf mit Schlachtschiffen nicht einlassen kann. Für sie wird es dann nützlich sein, von vornherein ihre Thätigkeit auf einen nicht von der feindlichen Flotte beherrschten Theil des Kampfplatzes zu verlegen; andernfalls würde sie zum Stellungswechsel oder zu vorübergehendem Zurückziehen aus dem Feuer gezwungen sein, wie es auch

überlegener feindlicher Feldartillerie gegenüber vor Beginn des Infanteriekampfes auf Befehl des Truppenführers unter Umständen geschehen muß.*)

Wenn hier bisher nur die Thätigkeit der kämpfenden Schiffe gegen Landtruppen oder Werke besprochen wurde, so ist doch auch der gleichzeitig stattfindende Kampf zwischen Seestreitkräften oder zwischen Landstreitkräften von wesentlichem Einfluß und kann ausschlaggebend sein; daher müssen der Oberbefehlshaber und sein Stab auch hierfür Verständniß haben, und alle zur Aufklärung und Sicherung berufenen Organe müssen so viel von dem Kampf auf dem anderen Element und dem Wesen und Aussehen seiner Kampfmittel wissen, daß sie brauchbare Meldungen erstatten können. Man kann wohl aushelfen, indem man Offiziere der Armee einzelnen Aufklärungsschiffen beigiebt und einige Marineoffiziere an Land entsendet, aber solche Kommandirungen finden doch bald ihre Grenze. Die Ansprüche an das gegenseitige taktische Verständniß sind also verhältnißmäßig hohe und bezüglich der Erkundungen entsteht thatsächlich eine große Schwierigkeit. Man wird sich z. B. nicht bei der Meldung einer Kavallerie-Patrouille über in Sicht kommende Schlachtschiffe beruhigen können; man kann von einem Kavallerieunteroffizier nicht verlangen, daß er mit Sicherheit Linienschiffe und Kreuzer unterscheidet; man wird zufrieden sein müssen, wenn er ein Kriegsschiff als solches zu erkennen vermag. Mehr noch als in anderen Fällen wird daher die Prüfung des Gemeldeten durch einen Offizier erforderlich, und auch ein solcher wird doch nur durch längere praktische Uebung geschult und nur bei genauer Kenntniß der Schiffstypen des Gegners das Richtige sicher festzustellen vermögen. Ist nun kein Sachverständiger rechtzeitig zu erreichen, so erübrigt nur ein Mittel, die Skizzirung der gesehenen Schiffsform auf der Meldung; die empfangende Stelle muß das Räthsel dann lösen. Ein ähnliches

*) Exerzir-Reglement für die Feldartillerie, 359.

Verfahren ist ja auch bei Meldungen über Marschkolonnen oft zweckmäßiger als eine zweifelhafte Schätzung der Stärke oder das Feststellen der Zahlen taktischer Einheiten, indem man eine Skizze der Marschkolonne anfertigt, aus der genau ersichtlich ist, wo sich Anfang und Ende zur Zeit der Meldung befanden. Das Gemeinsame in beiden Methoden ist die graphische Darstellung, das Verschiedene im einen Falle, die Hebung des Zweifels über die Qualität, im anderen über die Quantität.*) Ein entsprechender Ausweg wird sich auch für die Beobachtungen der Flotte über Vorgänge am Lande so lange empfehlen, bis eine sachverständige Prüfung erfolgen kann; diese ist in diesem Falle weniger erschwert, weil der Beobachter sich immer in verhältnißmäßig großer Nähe eines erfahrenen Offiziers befindet, aber auch diesem wird das richtige Ansprechen einer Marschkolonne oder einer sich zum Kampfe entwickelnden Truppe oft gleiche Schwierigkeiten bereiten, wie dem Offizier des Heeres das Bestimmen der Schiffe.

Die Frage des gemeinsamen Oberbefehls und der Begrenzung des Eingreifens in das andere Ressort ist bereits erörtert worden (S. 9 und 10). Naturgemäß nimmt die Gefahr der Reibungen zu, sowie es sich um taktische Maßnahmen handelt, um so unumgänglicher wird aber auch die Leitung durch „Befehl". Nur ein Befehlshaber, der solche Lagen durchdacht hat und sich sicher fühlt, wird verhängnißvolle Uebergriffe zu vermeiden wissen. Können und Wissen schließt auch die Kenntniß der Grenzen ein, die man nicht überschreiten darf, und ist die beste Gewähr für die Wahrung derselben. Ein verständiger und durchgebildeter Seeoffizier wird wissen, daß der Grad seiner infanteristischen Ausbildung ihn nicht befähigt, einen Angriff auf dem Lande zu leiten, ein Offizier der Landarmee unter denselben Voraussetzungen, daß er die Anordnung

---

*) Vergl. Felddienst-Ordnung, 61 bis 69. — Ich habe mich in „Der Dienst des Truppen-Generalstabes im Frieden" über Erkundungen näher ausgesprochen.

der Boote zur Landung der Marine überlassen muß und noch weniger befehlen darf, wie Schiffe in ein Landgefecht einzugreifen haben.

II. Landungen.

1. Der Angriff.

Wie sehr die Durchführung einer Landung von den schon im Ausrüstungshafen zu treffenden Vorbereitungen und demnächst von der Fahrtordnung der Transportflotte abhängt, ist bereits eingehend dargelegt worden (S. 90 bis 102). Die Voraussetzung, daß dies in zweckentsprechender Weise geregelt ist, soll daher dem Weiteren zu Grunde gelegt werden. Unter den Vorbereitungen war auch die schon im Frieden erfolgte möglichst eingehende Erkundung erwähnt, sie macht aber eine erneute Erkundung in allen Einzelheiten keineswegs entbehrlich, dieselbe muß vielmehr stets erfolgen, allerdings oft unter erschwerten Umständen, d. h. durch den Feind behindert.*) Sie fällt naturgemäß der Marine zu, indessen müssen sich Generalstabsoffiziere oder andere geeignete Offiziere des Heeres daran betheiligen, weil es nicht allein auf die Ermittelung des vom seemännischen Standpunkte geeignetsten Landungsplatzes ankommt, sondern auch um dessen Eignung zum Festhalten durch die gelandeten Truppen sowie zum Ausgangspunkt für weiteres Vorgehen oder sofortige Entwickelung zum Kampfe; daher kann es nur vortheilhaft sein, wenn der Befehlshaber der Truppen sich persönlich an der Erkundung betheiligt. Sie muß so frühzeitig erfolgen, daß die Landung dadurch nicht verzögert wird, also durch vorausgesandte schnellfahrende Aufklärungsschiffe. Wir haben schon gesehen, aus welchem Grunde man kampfkräftiger Kreuzer zur Aufklärung nicht

*) Vergl. Felddienst-Ordnung, 124 bis 134; auch Fußnote zu S. 115.

entbehren kann, in diesem Sonderfalle aber können unter Umständen als Hülfskreuzer ausgerüstete Handelsschiffe noch nützlicher sein, weil sie durch ihr Aeußeres ihren Zweck nicht ohne Weiteres verrathen. Ob man von diesem wünschenswerthen Mittel zum Verbergen der Absicht Gebrauch machen kann, wird davon abhängen, inwieweit man sich auf die Anwendung von Gewalt zum Erzwingen der Einsicht vorbereiten muß. In jedem Falle müssen die Aufklärungsschiffe mit schnellfahrenden, auch für die Ueberwindung schwierigen Fahrwassers geeigneten Dampfbeibooten*) ausgestattet sein, um nicht allein nach Bedarf zu lothen, sondern auch das Ufer selbst zu erreichen, damit ohne Verzug auch eine Erkundung am Lande erfolgen kann. Diese ist naturgemäß nur in beschränktem Maße ausführbar, weil sie zu Fuß erfolgen muß; ein Ausschiffen von Pferden schon bei *dieser* Gelegenheit ist wohl ganz ausgeschlossen. Fahrräder sollte man für alle Fälle mitführen (und zu gebrauchen verstehen), sie sind aber nicht in jedem Gelände mit Nutzen verwendbar. Um so wichtiger ist es, einen übersichtlichen Punkt zu erreichen, der schon *vorher* auf der Karte auszuwählen ist; mit der Schwierigkeit der Erkundung steigt überhaupt das Bedürfniß brauchbarer Karten, die zu den wichtigsten Ausrüstungsgegenständen für eine Landung gehören. Ein nach der Karte ausgewählter Aussichtspunkt erweist sich aber selbst unter Voraussetzung völlig richtiger Geländedarstellung nicht selten als ganz ungeeignet, weil auch dann über den Einfluß der Geländebedeckung auf die Aussicht Zweifel bleiben; die Höhe von Wald und Gebüsch kommen dabei sehr in Frage. Aus diesem Grunde muß man sich darauf gefaßt machen, zum Aufsuchen anderer Punkte genöthigt zu sein; damit wachsen der Zeitbedarf und die Gefahr des Entdecktwerdens sowie

---

*) Vielleicht wären sich weniger bemerklich machende Beiboote mit Elektromotoren für diesen Zweck besonders nützlich. Vergl. „Ueber Beiboote mit elektromotorischem Antriebe" von Maschineningenieur Slauck. Marine-Rundschau 1899. Heft 4.

der Verhinderung der Absicht. Um den Zeitverlust nicht noch zu vermehren, ist es wünschenswerth, die Erkundung des Fahrwassers von der Landerkundung unabhängig zu gestalten, indem für Beides verschiedene Beiboote bestimmt werden; in beiden müssen sich Organe des Heeres und der Marine befinden und die Boote müssen versuchen, ihre Ergebnisse vor Rückkehr nach dem Schiffe einander mitzutheilen, da ein völliges Fehlergebniß der einen Erkundung die Erneuerung auch der anderen bedingen kann.

Günstige Voraussetzungen für eine Landung vom seemännischen Standpunkte sind: die Möglichkeit der Annäherung der Transportschiffe an die Küste womöglich so, daß an provisorischen Landungsbrücken ohne Umladen auf Landungsprahme ausgeladen werden kann, wenn auch die Infanterie auf Bootslandung angewiesen bleibt; Freiheit des Fahrwassers von natürlichen und künstlichen Hindernissen (Minen);*) eine solche Ausdehnung der geeigneten Anlegestelle, daß auf möglichst vielen Schiffen gleichzeitig das Ausladen beginnen kann; guter Ankergrund; möglichste Unabhängigkeit von Ebbe und Fluth — ist die Landungsstelle etwa nur während der Fluth zu benutzen, so muß die Ausladung der einzelnen Schiffe vor Eintritt der Ebbe vollendet sein können —, Schutz vor dem Wind und geringe Brandung. Militärisch wichtig sind: möglichst gegen Sicht von der See und noch mehr vom Lande gedeckte Lage; gleichfalls möglichste Breite der Landungsstelle; Stützpunkte zum Fernhalten eines Angreifers und die Aufklärung begünstigende Uebersichtspunkte — die Mitnahme weitreichender Fernrohre ist Voraussetzung; Vermeiden von Punkten, welche von den Streitkräften des Vertheidigers besonders leicht zu erreichen sind; die Möglichkeit langen Verweilens der Transportflotte am Ausschiffungspunkt (im Wesentlichen mit den seemännischen Gesichtspunkten zusammenfallend)

*) Die Bedeutung von Sperrungen des Fahrwassers soll bei Besprechung des Kampfes um Seefestungen im III. Kapitel dieses Abschnitts erörtert werden.

oder die Nähe eines geeigneten Punktes, womöglich eines Hafens, dessen man sich nach der Landung unter Mitwirkung der gelandeten Truppen als Basis bemächtigen kann. Der günstigste Fall einer Landung in einem Hafen wird unter den Umständen, in denen ein Kampf überhaupt in Frage kommt, also in Feindesland, selten vorkommen. Um so häufiger wird man sich darauf gefaßt machen müssen, daß bereits die Erkundung Störungen erleidet. Heimlichkeit und Ueberraschung müssen daher auch für sie ausgenutzt werden, und Fahrzeuge mit nicht kriegerischem Aussehen, wie Fischdampfer und Dampf-Yachten zu Sportzwecken, können gute Dienste leisten. Vortheilhaft wird es auch meist sein, die Besatzung so stark zu machen, daß man am Lande eine Patrouille abwehren und eine feindliche Beobachtungs- und Signalstation überfallen kann. Das Boot wird dann zweckmäßig mit einem oder zwei Maschinengewehren ausgestattet, schon um den Rückzug der gelandeten Offiziere und Mannschaften auf dasselbe zu sichern.

Besonders schwierig wird die Erkundung, wenn die Küste militärisch besetzt ist und feindliche Kriegsfahrzeuge sich in der Nähe befinden. Ein Landen kann dann gänzlich ausgeschlossen sein, zumal Dunkelheit und Nebel, welche trotzdem das heimliche Landen einzelner Menschen begünstigen könnten, eine erfolgreiche Erkundung ausschließen. Dann wird auch die Erkundung des Fahrwassers nur unvollkommen erfolgen und die Landkarte sich nur durch einen Blick aus angemessener Entfernung auf die Küste in ungenügender Weise ergänzen lassen. Unter solchen Umständen kann es nothwendig werden, den Einblick zu erzwingen, indem ein oder mehrere Kreuzer durch ihr Geschützfeuer den sich an der Küste zeigenden Gegner zu vertreiben suchen und unter dem Schutze dieses Feuers nicht allein einzelne Offiziere mit wenigen Mannschaften an das Land gesetzt werden, sondern je nach Bedarf die gesammten oder ein Theil der zu einem solchen Zweck verfügbaren Mannschaften der Kreuzer mit Landungsgeschützen und Maschinengewehren, um die

weitere Erkundung zu sichern. Man wird in der Regel gut thun, die Landungsabtheilung so stark als möglich zu bemessen, wenn einmal die Waffe gebraucht werden muß, da man nicht vorhersehen kann, auf welchen Widerstand man stoßen wird, und auf rechtzeitigen Nachschub nicht mit Sicherheit gerechnet werden kann. Mit der Heimlichkeit hat es dann natürlich ein Ende, der Gegner ist gewarnt und vermag Gegenmaßnahmen zu treffen, er hat vielleicht sogar überlegene Streitkräfte in solcher Nähe bereit, daß die gelandeten Truppen trotz der Unterstützung von den Kreuzern her ihnen nicht mehr gewachsen sind; dann wird das sinngemäße Anwendung finden, was die Felddienst-Ordnung mit folgenden Worten ausspricht: „Angriffe stärkerer Infanterie-Abtheilungen zu Aufklärungszwecken sind nur als Einleitung eines beabsichtigten allgemeinen Angriffs, oder, wenn mit anderen Mitteln Nachrichten über den Feind nicht zu beschaffen sind, gerechtfertigt." Das würde also eine Bereitschaft der Begleitflotte zu raschem Eingreifen behufs Vertreibung und Fernhaltung des Gegners und ebenso Bereitschaft der Transportflotte zu rascher Landung bedingen. Da Beides dann aber wahrscheinlich vor Vollendung einer eingehenden Erkundung, welche doch eigentlich gedeckt werden sollte, erfolgen muß, so droht sich das Ganze zu einem nicht genügend vorbereiteten und daher höchst gewagten Unternehmen zu gestalten, was zu vermeiden ist, solange noch ein anderer Ausweg bleibt. Die größte Schwierigkeit entsteht natürlich, wenn der Vertheidiger noch über einigermaßen in Betracht kommende Seestreitkräfte verfügt. Bei systematischer Küstenbewachung seitens des Vertheidigers, richtiger Vertheilung seiner Streitkräfte und leistungsfähigem Eisenbahnnetz (vergl. S. 48) ist ein solcher Ausweg nur in der Ueberraschung und in der Demonstration zu finden — das gilt für die Ermöglichung der Erkundung wie für die Landung selbst. Man darf sich aber nicht verhehlen, daß zu jeder Demonstration zwei gehören; der Eine, der die Täuschung versucht, ist stets vorhanden, durchaus nicht immer indessen der Andere,

ebenso Unentbehrliche, der sich täuschen läßt. Nun könnte man wohl sagen, eine Demonstration — ein Scheinangriff — müßte mit solchen Kräften ausgeführt werden, daß er für ernst genommen werden muß; dann wird aber aus dem Scheinangriff leicht eine Zersplitterung der Kräfte. Da ist es nun sehr schwer, das rechte Maß zu finden, und allgemeine Regeln lassen sich hier gar nicht geben. In der Praxis wird sich die Sache vielleicht so gestalten, daß in kleinen Verhältnissen der Ueberraschung der meiste Erfolg blüht, in großen aber dem Unternehmen von Erkundungen und Landungen an verschiedenen, entsprechend der Stärke der Heeresabtheilungen mehr oder weniger von einander entfernten Stellen. Das gewährleistet die gleichzeitige Entwickelung möglichst starker Kräfte (vergl. S. 95, 96, 100 und 101) und erschwert dem Gegner die zweckentsprechende Verfügung über seine Truppen, gestattet auch dem Angreifer, an dem einen Punkte zunächst nur einen Geschützkampf zu führen, an dem andern aber gleichzeitig zu landen und dadurch auch der Nachbarkolonne das Landen zu ermöglichen. Es sind hier also wieder strategische Gesichtspunkte, welche zur Sprache kommen, und die strategischen Maßnahmen sind es auch in diesem Falle, welche schon den ersten Akt der Schlacht bilden.

Eigentlich ist hiermit schon vorgegriffen, und doch müssen diese Erwägungen der Anordnung der Erkundung vorangehen.

Auf Grund des Ergebnisses der Erkundung wird die Oberleitung den Landungsbefehl abfassen; empfehlenswerth wird dabei die in der Armee für sonstige Operationsbefehle übliche Anordnung des Stoffes sein:*) Nachrichten über den Feind; eigene allgemeine Absicht; Aufgaben der einzelnen durch die Truppeneintheilung gegebenen Verbände sowie der Begleitflotte, — dabei müssen die Landungsmittel angegeben werden, sei es in der „Truppeneintheilung"

*) Felddienst-Ordnung 53. — Im 1. Heft sind noch die Ziffern der alten Felddienst-Ordnung angegeben, hier die der neuen vom 1. Januar 1900.

und gleichzeitig „Marschordnung" oder im Text des Befehls; Allgemeines über das Herankommen entfernter Staffeln und über die lediglich Material mitführenden Transportschiffe; Aufenthalt des Oberbefehlshabers, nöthigenfalls der Ort, wohin Meldungen zu senden sind. Auf Grund dieses Landungsbefehls muß dann jede Kommandobehörde für ihren Bereich selbständig einen eigenen Befehl entwerfen, der das Nöthige enthält. Wie überall, wo geplante Maßnahmen unter Mitwirkung der Technik auszuführen sind, genügt aber der Operationsbefehl allein nicht; es bedarf außerdem einer eingehenden Anweisung für die Bewerkstelligung des Landens je nach den Umständen verschieden für die einzelnen Kolonnen, die nach den Fahrwasser- und Uferverhältnissen vielleicht mit ganz verschiedenartigem Material zu versehen sind. Selbstredend darf, wenn man auf eine glatte Ausführung rechnen will, nur das Unumgängliche befohlen werden, und diese besondere Anweisung muß so kurz wie möglich sein, wenn sie befolgt werden soll; sie darf also nur das für den vorliegenden besonderen Fall Erforderliche enthalten. Alles Uebrige, wie das Verhalten beim Ausschiffen auf Landungsbrücken, Landungsprahmen, Booten überhaupt, und das Verständigen durch Signale muß bekannt und, soweit irgend möglich, geübt sein. Dazu ist die Zeit vor der Einschiffung und während der Fahrt auszunutzen; die Unterweisung der Truppen auf einem ihnen meist fremden Gebiete kann nicht eingehend genug erfolgen. Ebenso müssen die Führer und Unterführer schon vorher auf Grund der in genügender Zahl mitzuführenden Karten und der im Frieden sonst gewonnenen Kenntniß über den Kriegsschauplatz unterrichtet werden; die erwähnte besondere Anweisung muß auch wichtige Ergänzungen, welche auf Grund der Erkundung für den vorliegenden Fall gewonnen sind, enthalten.

Ueber die Ausführung der Landung selbst werden wir uns am besten klar werden, wenn wir dem Gedankengange der Exerzir-Reglements für die Infanterie und Feldartillerie folgen und gleich-

falls grundsätzlich zwischen dem Begegnungsgefecht und dem geplanten Angriff auf eine entwickelte, zum Widerstand vorbereitete Front unterscheiden.

Der Fall des Begegnungsgefechts liegt grundsätzlich vor, solange die Landung nicht von vornherein mit einigermaßen ausreichenden Kräften bekämpft wird; auch, wenn es thatsächlich nicht zum Kampf kommt, müssen die Anordnungen doch mit Rücksicht auf die Möglichkeit eines solchen getroffen werden. Eine weitgehende rechtzeitige Aufklärung in das Land hinein ist in der Regel nicht angängig, überraschendes Zusammentreffen mit dem Feinde daher nicht ausgeschlossen. Hierdurch wird das Streben bedingt, dem Gegner den Vorsprung in der Entwickelung abzugewinnen, und zwar an einer Stelle, von der aus man schon mit verhältnißmäßig schwachen Kräften die weitere Ausschiffung zu sichern vermag, wie bereits bei Gelegenheit der Erörterung der „Erkundungen“ erwähnt wurde. Der Führer der Landungstruppen gehört daher auch in diesem Falle nach vorn; er muß die nach Karte und Ergebniß der Erkundung zum Festhalten günstig erscheinende Stelle selbst prüfen, nöthigenfalls eine andere wählen und den Spitzen der landenden Kolonnen ihre Marschrichtungspunkte geben, sowie die erste gelandete Kavallerie selbst zur Aufklärung ansetzen.

Für Verbindung nach rückwärts ist durch sofortige Errichtung von Signalstationen zu sorgen. Ob auch das Oberkommando hierher gehört, wird davon abhängen, ob der Oberkommandirende dem Heere oder der Flotte angehört. Es darf angenommen werden, daß in letzterem Falle es sich nur um eine Landung in geringerem Maßstabe handelt und nicht um die Ueberführung einer Armee.

Ist bereits ein Gegner vorhanden, der vertrieben werden muß, so handelt es sich um unmittelbare Kampfanordnungen; einem schwachen Feinde gegenüber ist kühnes offensives Verfahren geboten; mehr noch als in anderem Falle kann es hier verhängnißvoll werden, wenn

man sich von ihm zu verfrühtem Aufmarsch und damit Zeit- und Kraftverlust verleiten läßt. „Hat der Gegner seinen Aufmarsch nahezu vollendet, befindet er sich wenigstens zum Theil bereits in Stellung, so muß bei der Entwickelung der Tete vorsichtiger verfahren werden." Diese allgemeine Lehre trifft auch hier zu; um so wichtiger ist es, sich über die Stärke des Gegners klar zu werden, die Flügel und seine Tiefe festzustellen; diese Aufgabe wird erschwert durch die Zeit, welche das Ausschiffen der Pferde in Anspruch nimmt.

Beim Begegnungsgefecht soll „die Avantgarde dem Gros Zeit und Raum zum Aufmarsch sichern". Der Aufmarsch kann und muß allerdings bei einer Landung, soweit es Breite und Zahl der Landungsstellen zuläßt, schon auf dem Wasser erfolgen, kampffähig aber werden die Truppen doch erst auf dem festem Lande.*) In entsprechender Form wird die Avantgarde selbst landen, indessen auch von ihr kann doch nur die Infanterie schnell wirksam werden, später erst die Feldartillerie, welcher nach den Regeln des Landkrieges die Sicherung des Aufmarsches in erster Linie zufällt. Für diesen Zweck muß daher zunächst die schwere, weiterreichende Artillerie der Flotte eintreten. Außerdem ist es wesentlich, der zuerst landenden Infanterie zur unmittelbaren Beherrschung des Vorgeländes in allen Einzelheiten Landungsgeschütze und Maschinengewehre der Flotte mit dem nöthigen Bedienungspersonal beizugeben und sie auch unmittelbar mit Maschinengewehren auszurüsten.

Das zum Schutze der weiteren Landung besetzte Gelände muß ohne Verzug durch Feldbefestigungen verstärkt werden, daher gehören auch die Pioniere nach vorn, die vielleicht schon bei der Herstellung von Landungsbrücken thätig waren. Von der sofortigen Geländeverstärkung kann man absehen, wenn sich herausstellt, daß der Gegner noch so weit entfernt ist, daß man mit

*) Von den Booten aus feuernde Schützen und Bootsgeschütze können höchstens einem an Zahl ganz unterlegenen Gegnern gegenüber wirksam sein, sonst nur im Kampf gegen wilde Völker.

Sicherheit rechtzeitig eine weiter vorgeschobene, taktisch geeignetere Stellung erreichen und einrichten kann. In jedem Falle ist es vortheilhaft, wenn die Front, in der man sich schlagen will, durch das flankirende Feuer von Schiffen wirksam bestrichen wird, ebenso, wenn die Flotte im Stande ist, die wahrscheinlichen oder schon festgestellten Anmarschstraßen des Gegners zu beschießen. Unter allen Umständen muß der Kampf einen offensiven Charakter tragen; die Schiffsartillerie wird dies zu erleichtern und die baldige Erzielung eines entscheidenden Erfolges vorzubereiten vermögen; bei weiterem Vordringen fehlt diese Hülfe. Ein falscher Schluß aber wäre es, nicht aus dem Wirkungskreise der Flotte herausgehen zu wollen, das hieße dem Gegner Zeit lassen zur Versammlung überlegener Kräfte; die bereits voll gelandete Truppe muß allein stark genug zu weiterem Vordringen sein, — ist sie das thatsächlich nicht, so bleibt allerdings zunächst nur ein defensives Ausharren bis zum Eintreffen von Verstärkung übrig; das Eintreten dieses Falles ist in der Regel eine Folge ungenügender Vorbereitungen.

Die soeben besprochene Form der Landung in einer schon nach Möglichkeit vorbereiteten Entwickelung entspricht scheinbar nicht ganz dem Charakter des „Begegnungsgefechts“, und doch kann von einem „geplanten“ Angriff erst die Rede sein, wenn man weiß, daß der Gegner sich in einer Stellung bereits entwickelt hat. Eine ähnliche Entwickelungsvorbereitung kann aber auch dem Begegnungsgefecht im reinen Landkriege vorangehen, wenn das Gelände allein auf den Straßen gangbar ist und diese sich so zu Defileen gestalten, sei es, daß sie durch ein Gebirge, über Brücken, auf Dämmen durch Sumpfland oder durch unübersichtliches und für Kavallerie und Artillerie annähernd ungangbares Knickgelände führen; dann muß man anstreben, mit möglichst vielen Teten gleichzeitig das zur Entwickelung geeignete Gelände zu erreichen; solche Umstände können eine Theilung in kleine Kolonnen rechtfertigen, welche unter normalen Verhältnissen ein Fehler wäre.

Gewissermaßen liegt also in einer solchen Vormarschform und somit auch in der Form der Landung schon ein Uebergang zum geplanten Angriff. Bei diesem sind grundsätzlich zwei Fälle zu unterscheiden, nämlich der, daß der Gegner sich auf eine unmittelbare Küstenvertheidigung eingerichtet hat, so daß seine Stellung und deren Befestigungen*) im Wirkungsbereich der Schiffsartillerie liegen, und der, daß man erst bei weiterem Vordringen ins Land auf den in vorbereiteter Vertheidigungsfront befindlichen Gegner stößt.

Im ersten Falle fällt der Artillerie der Flotte die Herbeiführung der artilleristischen Feuerüberlegenheit zu, welche jedem weiteren Unternehmen vorangehen muß. Sie wird Feldbefestigungen und Feldartillerie gegenüber in der Regel bald erfolgen, insofern der Vertheidiger nicht vorzieht, seine Geschütze zunächst gar nicht zu zeigen; auch die feindliche Infanterie wird, falls die Schiffsartillerie genügend mit Schrapnels ausgerüstet ist, in ihren Deckungen verschwinden, in denen sie mit Granaten, und zwar, wenn solche vorhanden sind, aus Steilfeuergeschützen zu bekämpfen ist. Bei fehlender Beobachtung bleibt die Wirkung indessen stets zweifelhaft, und man muß sich darauf gefaßt machen, daß dem Versuche einer Bootslandung gegenüber die nicht oder doch nur wenig geschädigte Infanterie und Feldartillerie plötzlich mit vernichtendem Feuer auf nahe Entfernungen auftritt, das nur unzureichend von den Booten erwidert werden kann, während die Schiffsartillerie wegen der Nähe der Kämpfenden auf eine Unterstützung verzichten muß. Ist es nun nicht möglich, die Landung während des Feuers der Flotte an anderer Stelle auszuführen, so erübrigt nur, das Mittel der Ueberraschung (bei Dunkelheit, Nebel) zu versuchen; oder man könnte vielleicht entsprechend verfahren, wie das Exerzir-Reglement es für die Infanterie vorsieht: die Transportschiffe müßten nämlich die Dunkelheit

*) Hier soll zunächst nur von Feldbefestigungen die Rede sein; der Kampf um permanente und provisorische Befestigungen wird im III. Kapitel dieses Abschnittes erörtert werden.

zur möglichsten Annäherung mit geblendeten Lichtern benutzen und die Landung von Infanterie in Booten vorbereiten, so daß sie mit Tagesgrauen schon am Ufer wäre, um dort das Feuer zu beginnen. Voraussetzung ist allerdings, daß man genau weiß, daß keine Sperren vorhanden sind, oder sie zu beseitigen vermag, und dann muß man sich dabei vergegenwärtigen, welcher Zustand entsteht, wenn der Vertheidiger durch Beleuchtung oder auf andere Weise diese Annäherung entdeckt und zu feuern beginnt; auf dem Lande kann in solcher Lage die Schützenlinie des Angreifers noch allenfalls einen gewissen Schutz durch Hinwerfen auf die Erde finden, die Leute in den Booten aber sind der Vernichtung preisgegeben, vielleicht sogar die Transportschiffe; die Schlachtschiffe des Angreifers können in solchen Augenblicken nichts thun, als etwa anrückende Verstärkungen unter Feuer nehmen. Ausgeschlossen ist das Gelingen derartiger Bootslandungen trotzdem nicht — dafür spricht der Uebergang nach Alsen —, aber es wird doch anzustreben sein, durch die überlegene Artilleriewirkung unter Ausnutzung jeglicher Möglichkeit einer Flankirung vorher solchen Erfolg zu erzielen, daß in diesem Falle die Infanterie im Wesentlichen nur die reife Frucht zu pflücken braucht. Auf dem Lande kann sie Stützpunkte gewinnen, sich unter deren Schutz entwickeln und allmählich durch ihr Feuer „heranarbeiten" — bei der Annäherung auf dem Wasser bleiben ihr alle diese Mittel versagt, sie wird wehrlos und willenlos unmittelbar an die feindliche Stellung herangeführt, ihre Thätigkeit kann eigentlich erst da beginnen, wo sie im anderen Falle schon einen entscheidenden Erfolg errungen hat.

Liegt die feindliche Stellung so weit vom Ufer ab, daß gelandete Infanterie außerhalb des wirksamen Feuerbereiches festen Fuß fassen kann, so sind die Verhältnisse schon günstiger und der Kampf wird sich dem auf dem Lande ähnlicher gestalten.

Trifft der Angreifer erst nach erfolgter Landung auf einen Feind in Vertheidigungsstellung, so ist die Lage ganz wie im Landkriege,

besonders vortheilhaft für den Gelandeten, wenn die Schiffsartillerie noch mitzuwirken vermag.

Es giebt zahlreiche Abstufungen zwischen den erwähnten Fällen, und Rezepte zum Gelingen lassen sich ebenso wenig wie für irgend eine andere kriegerische Handlung geben.

Eine grundsätzliche Frage bedarf noch näherer Erörterung, nämlich die der Tiefengliederung und der Bildung einer Reserve. Wir haben schon gesehen, wie beim Begegnungsgefecht die Abgliederung einer Avantgarde von vornherein unentbehrlich ist und wie dieser eine besondere Aufgabe zufällt. Eine Reserve entsteht dann ganz von selbst in den zuletzt Gelandeten, ebenso wie aus den letzten Truppentheilen einer Marschkolonne, ohne daß die Truppeneintheilung für den Marsch vorweg eine Reserve zu bezeichnen brauchte. Das Bedürfniß der Landung in breiter Front wächst beim „geplanten Angriff", und das Ideal wäre ein gleichzeitiges Fußfassen der ganzen Streitmacht am Ufer; damit fällt für diesen Fall der Begriff der Avantgarde fort (es sei denn, daß die feindliche Stellung soweit zurück liegt, daß sie die Landung selbst nicht zu hindern vermag). Aber auch ein Nutzen einer zurückgehaltenen Reserve ist schwer einzusehen, so lange die Truppen sich noch kampfunfähig auf dem Wasser befinden; ihr Einsetzen wäre in solchem Augenblick wirkungslos, es würde nur eine Verdichtung des Ziels für den Gegner an der betreffenden Stelle bedeuten und als Rückhalt zur Aufnahme dienen die Schlachtschiffe, die insofern die Rolle der Reserve übernehmen. Nach erfolgter Landung tritt der Begriff der Tiefengliederung wieder voll in sein Recht und gewinnt erhöhte Bedeutung, je mehr durch Entfernung von der Küste und Flotte das Heer auf sich allein angewiesen ist.

Nach gelungenem Angriff ist die Verfolgung des weichenden Feindes und die Sicherung der errungenen Objekte ebenso unerläßlich wie in allen anderen Fällen; aber die verfügbare Kavallerie wird schwerlich hinlängliche Stärke zu ernstem Kampfe

besitzen, man wird von ihr nicht wesentlich mehr verlangen, als daß sie das Verbleiben des Gegners feststellt und die verfolgende Feldartillerie schützt. Durch die Schwäche der Kavallerie werden auch der artilleristischen Verfolgung Grenzen gesetzt, um so wichtiger wird eine Betheiligung der Kriegsschiffe mit ihren weitreichenden Geschützen. Außerdem muß die Infanterie nachdringen, solange es ihre Kräfte erlauben und sowie zur Ruhe übergegangen wird, mit Hülfe des Spatens sich festsetzen, da mehr noch als in anderen Verhältnissen ein auch nur zeitweiser Verlust des Errungenen verhängnißvoll werden kann.

Im Falle eines Mißlingens des Angriffs ist das Bedürfniß nach einer Aufnahme, weil man das Meer hinter sich hat, ein gesteigertes, die Schlachtflotte muß dieselbe bewerkstelligen. Gestattet ihr die Küstengestaltung eine flankirende Einwirkung, so darf man einen guten Erfolg erwarten. Das entbindet die zurückgehenden Landtruppen nicht von der Nothwendigkeit, sich nochmals festzusetzen, sei es, um sich staffelweise unter dem Schutze der noch kämpfenden Theile einzuschiffen oder um sich zu erneutem Vorgehen zu sammeln; auch zur Deckung der Einschiffung kann ein kurzer Offensivstoß sehr wirksam sein. In solcher Lage wächst die Bedeutung der nach der Landung im Sinne eines Brückenkopfes angelegten Befestigungen; am meisten werden sie leisten, wenn sie dauernd besetzt gehalten werden konnten. In großen Verhältnissen kann die Anlage provisorischer Werke geboten sein, armirt mit besonders zu diesem Zwecke mitgeführten Positionsgeschützen und mit den nothwendigsten Besatzungstruppen. Es darf an die Bedeutung der Linien von Torresvedras erinnert werden, man soll aber nicht vergessen, daß solche Werke eine wochenlange Arbeit erfordern*) und daß es verkehrt wäre, die Offensivkraft der in ihrer Stärke ohnehin beschränkten Landungsarmee durch Abzweigungen wesentlich zu schwächen; dergleichen ist also nur ausführbar, wenn die Operationen dadurch nicht

*) Vergl. Reinhold Wagner, „Provisorische Befestigungen und Festungs-Improvisationen."

aufgehalten werden, und wenn aus dem Lande, in dem man gelandet ist, genügende Arbeitskräfte herbeigeschafft werden können.

Die Thätigkeit der Flotte während der Landung besteht in der Sicherung durch Vorposten — Aufklärungsschiffe und Einrichtung des Signaldienstes zur Verständigung mit dem Lande bei Tag und Nacht —; Vorbereitung, um die zuerst gelandeten Truppen und demnächst die von ihnen befestigte Stellung im Falle eines Angriffs durch, womöglich flankirendes, Feuer unterstützen zu können; Bereitschaft zu angriffsweisem Vorgehen, im Nothfalle Vertheidigung, gegen feindliche Schiffe, welche die Landung zu stören drohen; unmittelbare Unterstützung des Festsetzens am Lande, wie schon erwähnt, durch gelandete Mannschaften und Geschütze.

Nach beendigter Landung wird ein taktisches Zusammenwirken erst wieder eintreten, wenn die Truppen nicht ins Innere des Landes vorzudringen vermögen und in und bei ihrer befestigten Stellung verbleiben müssen. Mit vollstem Krafteinsatz wird die Flotte eintreten müssen, wenn es sich darum handelt, die Wiedereinschiffung des Heeres unter schwierigen Verhältnissen zu sichern. Der Zweck, das Heer völliger Vernichtung zu entziehen, wird selbst ein Einsetzen ohne Rücksicht auf den etwaigen Verlust von Schiffen nothwendig machen; das erscheint ebenso nothwendig und ehrenvoll wie das rücksichtslose Einsetzen der Artillerie des Heeres beim Abbrechen eines Gefechts oder bei einem unglücklichen Kampfausgange.*) Die Flotte kann dabei in die Lage kommen, in zwei Fronten zu fechten; das wird ihr erleichtert, wenn die am Lande und auf Stützpunkten (Inseln) angelegten Befestigungen auch eine Wirkung nach der See hin gestatten; dann ist es auch möglich, während der Operationen am Lande die Transportflotte unter dem Schutze dieser Anlagen zu bergen, ohne die Schlachtflotte dauernd unmittelbar an den Ort der Landung zu fesseln.

*) Exerzir-Reglement für die Feldartillerie 363.

2. Die Vertheidigung.

Die Abwehr einer Landung bedingt in erster Linie, wie schon erörtert (S. 48) genügende strategische und demnächst taktische Aufklärung und Sicherung zu Wasser und an der Küste sowie den Angriff der feindlichen Transportflotte vor und während der Landung durch die eigenen Seestreitkräfte, in der Regel verbunden mit Kampf mit der Bedeckungsflotte. Da das Unternehmen einer Landung zum mindesten örtliche oder zeitliche Ueberlegenheit zur See voraussetzt, so werden meist nur geringe Theile der Flotte für die Vertheidigung verfügbar sein, welche abgesehen von schnellen Aufklärungsschiffen, die sich an den Gegner heften und sein Verbleiben feststellen, in mehr oder weniger gesicherten Häfen und Buchten versteckt, den für einen kühnen Ausfall günstigen Augenblick in der Nähe der Küste auszunutzen haben werden. Vermögen sie auch einen regelrechten Kampf mit der Begleitflotte nicht aufzunehmen, so müssen sie um so mehr das ihnen genau bekannte Fahrwasser an der Küste ausnutzen, um den Transportschiffen einen Schlag zuzufügen, wenn die Begleitflotte aus irgend einem Grunde, z. B. wegen Kohlenversorgung oder durch Bedrohung von außen veranlaßt, zeitweise weiter entfernt ist, oder wenn die Tiefenverhältnisse die Annäherung der Schlachtschiffe des Angreifers erschweren. Dann können Torpedobootflottillen und auch Küstenpanzerschiffe*) erhebliche Erfolge erringen. Das Meiste kann geleistet werden, wenn gleichzeitig Sperrungen des Fahrwassers durch versenkte Schiffe und Minen vorhanden sind, welche vom Lande her mit wirksamem Feuer bestrichen werden können; ohne Vertheidigung sind Sperren im Wasser wie auf dem Lande wenig werth. Das führt uns bereits in den Bereich der erst im nächsten Kapitel zu besprechenden Küstenbefestigungen. Dieselben können ebenso wenig überall vorhanden sein, wo Landungen möglich sind, als eine Be-

*) Ob man sich von Unterwasserbooten einen Nutzen versprechen kann, ist noch eine offene Frage.

satzung von Landtruppen zur unmittelbaren Abwehr —; wir haben schon gesehen, daß das zur unheilvollen Zersplitterung in ein Kordonsystem führen würde. Wenn also der Schutz durch eine kampfkräftige Hochseeflotte überhaupt oder doch in dem betreffenden Meerestheile fehlt, kann eine Landung nicht unbedingt verhindert werden. Es ist dann immer wieder das Aufklärungs- und Meldesystem, welches wenigstens ermöglichen muß, die im Lande befindlichen Streitkräfte mit der Eisenbahn so zu versammeln, daß sie den Angreifer womöglich während der Landung und bevor er sich mittelst flüchtiger Befestigungen festgesetzt und voll entwickelt hat, bekämpfen können.

Dieses Aufklärungs- und Meldesystem kann sich ähnlich gliedern, wie im Landkriege,*) nur daß hier an Stelle der Kavallerie der vordersten Linie Schiffe treten. Man kann es sich wohl folgendermaßen denken: Auf hoher See Aufklärungsschiffe (Kreuzer, Hülfskreuzer, größere Torpedoboote) mit schnellfahrenden, seetüchtigen Dampfbeibooten — in breiter Front vertheilt und sich bewegend, wenn die Nachrichten es gestatten, von vornherein auf die Spur der feindlichen Flotte gesetzt oder abwartend an Punkten (Meerengen ꝛc.), welche dieselbe passiren muß; als zweite Beobachtungslinie Küstenfahrzeuge und Torpedoboote, namentlich auch an Durchlässen in vorhandenen Sperren; Beobachtungs- und Signalstationen an der Küste, namentlich an Punkten, welche für eine Landung günstig sind, mit Scheinwerfern für nächtliche Beleuchtung des Fahrwassers versehen, die wichtigsten auch mit Fesselballons, und militärisch so stark besetzt, daß sie durch die von einzelnen Booten gelandeten Mannschaften nicht ohne Weiteres aufgehoben werden können; telegraphische und Fernsprechverbindung von diesen Stationen zu Meldesammelstellen im Lande, zusammenfallend mit dem Sitze einer Kommandobehörde; Besetzung der für eine Landung

*) Vergl. die Abschnitte „Aufklärung“ und „Sicherung“ der Felddienst-Ordnung.

günstigsten und gleichzeitig durch ihre Lage, durch die Verbindungen oder aus anderen Gründen besonders wichtigen Küstenpunkte mit Truppen, welche sich bei Annäherung einer feindlichen Flotte kriegsmäßig durch Vorposten sichern und dann auch zwischen einander und den Beobachtungsstationen einen (Kavallerie-) Patrouillengang erhalten, besonders bei Nacht und nebligem Wetter; Vertheilung der eigentlichen Vertheidigungstruppen an den Eisenbahnknotenpunkten und Bereitstellung von genügendem rollenden Eisenbahnmaterial dortselbst.

Der „Vertheidiger", d. h. das im eigenen Lande befindliche Heer, wird nun nach Möglichkeit angriffsweise verfahren müssen, und zwar wird es sich darum handeln, im Sinne des „Begegnungsgefechts" dem Landenden den Vorsprung in der Entwickelung abzugewinnen; das Bestreben muß obwalten, ihn gar nicht Fuß fassen zu lassen, und zwar um so mehr, als der Landende, wie wir gesehen haben, meist in Feindesland noch an seiner Organisation zu arbeiten hat. Läßt sich das nicht hindern, weil die rechtzeitige Versammlung an richtiger Stelle nicht gelang oder weil die Geschützwirkung der feindlichen Begleitflotte sich in voller Ueberlegenheit geltend machte, so sind wieder alle Uebergänge vom Begegnungsgefecht bis zum geplanten Angriff möglich. Dieser wird wenig Erfolg haben, solange die Stellung des Gelandeten wirksam durch die schwere Schiffsartillerie geschützt wird. Man wird dann besser thun, den Vormarsch des Gelandeten abzuwarten, ihn im geeigneten Moment anzufallen und, wenn möglich, von seiner Basis abzudrängen. Verfügt man nicht über genügende Kräfte für ein angriffsweises Verfahren, so kann unter Umständen eine Flankenstellung, welche den Gegner zwingt, sich in einer ihm ungünstigen Front zu schlagen, von großem Vortheil sein; der Eingedrungene ist mehr als in den meisten anderen Lagen an eine bestimmte Rückzugsstraße gebunden, der Vertheidiger im eigenen Lande in solchem Falle freier denn je. So gelingt es vielleicht auf diesem Wege besser, Zeit zu gewinnen,

als durch frontalen Widerstand oder einen Rückzug mit fortgesetzten Arrieregardengefechten. Zeitgewinn kann aber in solchen Lagen schon ein großer Erfolg sein; der Rückzug darf natürlich weder unmittelbar auf ein den Feind lockendes Objekt (Hauptstadt rc.) noch unmittelbar auf die zu erwartenden Hülfskräfte gerichtet sein. Die Seestreitkräfte des Vertheidigers können nach einmal erfolgter Landung am meisten nützen, wenn sie sich gegen die leeren Transportschiffe und die Begleitflotte wenden und die Mittel zur Rückkehr und Verbindung mit der Heimath vernichten oder wenigstens einschließen. Dieser Fall setzt das Vorhandensein einer überlegenen oder mindestens gleichwerthigen Flotte voraus, welche nur zu spät gekommen ist, um die Landung zu hindern. Sind aber nur schwächere und im Wesentlichen an die Küste gebundene Kräfte wie Torpedobootsflottillen, Küstenpanzerschiffe und Kanonenboote vorhanden, so können sie doch wenigstens die Flotte des Gegners beunruhigen, durch Ueberraschung und bessere Kenntniß des Fahrwassers Theilerfolge erzielen und die Verbindung nach der Heimath erschweren; am erfolgreichsten wird sich ihre Thätigkeit gestalten, wenn Mißerfolge zu Lande eine Wiedereinschiffung zur Folge haben; dann kann die Aussicht auf entscheidenden Erfolg auch die gewagtesten Unternehmungen rechtfertigen.

III. Der Kampf um Küstenbefestigungen.

1. Der Angriff.

Der Angriff von Küstenbefestigungen kann durch die Flotte allein erfolgen, in Verbindung mit einer Landung stattfinden und endlich gemeinsam mit einem auf dem Landwege eingedrungenen Heere.

Der erste Fall wird nur dann einen Zweck haben, wenn der Flotte mit den Befestigungen ein den aufgewandten Mitteln entsprechendes Objekt in die Hand fällt, welches sie selbst fortzunehmen,

zu zerstören oder festzuhalten im Stande ist. Das Festhalten erfordert im Allgemeinen Landtruppen, es kann also hier nur allenfalls von Kohlenstationen und auf kleinen Inseln befindlichen Etappenorten die Rede sein. Sonst wird es sich um Handels- und Hafenplätze mit reichem Material handeln (vergl. S. 49), das die Flotte fortführt oder zerstört. In allen Fällen ist die Voraussetzung, daß nur eine verhältnißmäßig schwache Besatzung und außerdem keine beweglichen Streitkräfte dem Vertheidiger zur Verfügung stehen. Ist dies indessen der Fall, so muß eine Flotte ohne Landtruppen sich auf den Versuch der Zerstörung durch Fernfeuer beschränken, das in einem mit Schiffen angefüllten Hafen, der durch die vorgeschobenen Werke und das Gelände nicht genügend gedeckt ist, allerdings wirksam sein kann; in solchem Falle kann sogar eine sorglose feindliche Flotte dem Feuer erliegen wie die türkische bei Sinope.

Der gemeinsam mit dem auf dem Landwege eingedrungenen Heere unternommene Kampf giebt die größte Gewähr des Gelingens; die Verhältnisse gestalten sich dann ähnlich wie nach einer gelungenen Landung, nur noch günstiger und mit geringerer Gefährdung für den Angreifer. Es darf daher bezüglich des Verlaufs lediglich auf die nun folgende Erörterung des Angriffs in Verbindung mit einer Landung verwiesen werden.

Hierbei ist, sei es, daß die Küstenbefestigungen ständig oder provisorisch sind (die einfache Feldbefestigung gehört in das vorige Kapitel), zunächst zu unterscheiden, ob es sich um offene Werke mit Wirkung nur gegen die See oder um auch nach der Landseite hin vertheidigungsfähige Anlagen oder gar um wirkliche Festungen handelt.

Im ersten Falle ist schon ein Erfolg erzielt, wenn es gelingt, an anderer Stelle zu landen, dann fällt die Befestigung den Landtruppen ohne Kampf in die Hände, insofern nicht ein frei operirendes Heer den Eindringling an der Besitznahme hindert. Ein so leichter Erfolg setzt demnach Fehler des Gegners voraus, nämlich eine unzureichende Ergänzung des Befestigungssystems durch bewegliche

Streitkräfte oder unrichtige Verfügung über sie. Nach allen Seiten vertheidigungsfähige Festungen, wozu eine durchweg geschlossene Umwallung kein unbedingtes Erforderniß ist, fordern dagegen zu einem gemeinsamen Angriff von der Land- und Seeseite auf, wobei die Landtruppen stets gefaßt sein müssen, bei heranrückendem Entsatz in zwei Fronten zu fechten.

Der Angriff gegen offene Küstenwerke ist in erster Linie ein Artilleriekampf zwischen den Schiffen und den Batterien. Bevor diese niedergekämpft sind, kann die Einfahrt in den Hafen und das derselben vorangehende Wegräumen der Sperren sowie die Landung nicht bewerkstelligt werden. Aufklärung und Sicherung sind dabei wieder die Voraussetzungen. Von der allgemeinen, schon im Frieden vorbereiteten und bei Beginn des Unternehmens ergänzten Erkundung war schon im strategischen Theile dieser Betrachtung die Rede; die eingehende taktische Erkundung wird entsprechend verlaufen, wie bei Landungen überhaupt (S. 116 bis 121), aber sie erfolgt unter erschwerten Umständen, d. h. angesichts eines vorbereiteten Gegners, und muß andererseits eine besonders eingehende sein. Sie hat sich auf Fahrwasser, Sperrungen desselben, Gelände, Befestigungen und bewegliche Streitkräfte des Vertheidigers außerhalb derselben zu erstrecken, auch die feindlichen Beobachtungsstationen festzustellen; dabei ist zu ermitteln, ob sich in dem Beobachtungsnetze eine Lücke findet, welche unbemerkte Annäherung wenigstens zu Erkundungszwecken begünstigt. Es ist fraglich, ob die Erkundung des Fahrwassers und die der Befestigungen sich auch in diesem Falle behufs Zeitersparniß und Ausnutzung günstiger Augenblicke trennen lassen wird; auf jedem zu diesem Zwecke bestimmten Fahrzeuge werden Offiziere aller in Frage kommenden Sonderheiten vorhanden sein müssen: von der Marine für Fahrwasser und Navigirung sowie für Minen und Artillerie, vom Heere neben einem Generalstabsoffizier ein Ingenieuroffizier und ein Artillerist. Die Vorbereitungen für die Erkundung können nicht sorgsam genug sein: die Erkundungs-

offiziere müssen das vorhandene Nachrichtenmaterial beherrschen und schon vor Verlassen der Flotte von derselben aus nach Möglichkeit mittelst Karten, Fernrohr und Meßinstrumenten sich unterrichtet haben; von dort aus muß so viel als angängig festgestellt werden, um die Aufgabe der Erkundung vom Boot nach Kräften einzuschränken; jede Unterlassung in dieser Beziehung kann das Ergebniß in Frage stellen. Trotzdem und trotz der erhöhten Beobachtungspunkte, welche die Masten der Schiffe gewähren, sind die Schwierigkeiten bei gut angelegter Sperre, bei zum Ausfall bereiten Torpedobooten und sonstigen Schiffen des Vertheidigers sehr groß; man wird dann gezwungen, von weit her zu beobachten, und eine verdeckte Lage der Küstenwerke hinter Deichen und Dünen kann dieselben auch dem Blick aus den Marsen völlig entziehen. Witterungsverhältnisse aber, welche eine verdeckte Annäherung erleichtern, erschweren auch das eigene Sehen; am günstigsten ist zur Annäherung noch die Zeit vor der Morgendämmerung, so daß man sich bei Beginn des Tageslichts schon an zur Beobachtung günstiger Stelle befindet; dann heißt es, mit geübtem, sicherem Blicke *rasch* das Wichtige erkennen und *ebenso* rasch sich der mit dem Licht entstehenden Gefahr entziehen — es ist das Verfahren des erkundenden Offiziers auf dem Lande, der mangelnde Deckung durch *Schnelligkeit* seines Pferdes und — seiner *Auffassung* zu ersetzen gezwungen ist. Das weist auf Einschränkung und genaue Präzisirung der Erkundungsaufgabe sowie auf vorherige *eingehende Verständigung der verschiedenen Erkundungsorgane* hin. Schon früher wurde erwähnt, daß *unter Umständen* die Erkundung eine *gewaltsame* sein muß; das ist das letzte Mittel, das sich zu einer als Ueberraschung versuchten und, im Falle des Mißlingens, durch Kampf erzwungenen Landung in kleinem Maßstabe außerhalb des wirksamen Feuerbereichs der Befestigungen gestalten kann, um dadurch einen zur Einsicht in die Verhältnisse des Gegners günstigen Punkt zu erreichen; ein solches Unternehmen wird am

besten durch Ablenken der Aufmerksamkeit des Vertheidigers, d. h. durch die Eröffnung des Feuers auf seine Werke von den Schiffen her, unterstützt. Es ist nicht ausgeschlossen, daß es so gleichzeitig gelingt, an einem Punkte der Küste festen Fuß zu fassen; Voraussetzung ist, daß dies geplant und vorbereitet, also ein bestimmter Theil der Transportflotte nebst der erforderlichen Bedeckung in der Nähe und zu sofortiger Ausschiffung bereit ist.

Wenn aber die Werke des Vertheidigers, namentlich die Steilfeuer-Batterien (Mörser und Haubitzen) nicht zu erkennen sind, und auch von seitwärts, selbst durch Landung, sich ein genügender Einblick nicht gewinnen läßt, so gewinnt das Feuer der Schiffe noch eine andere Bedeutung, es wird unmittelbares Erkundungsmittel; einigermaßen Anhalt für das Ziel wird man doch meist nach der Karte und durch die meist sichtbaren Flachbahn-Batterien des Gegners haben; andernfalls muß der Hafen selbst und der bei den Befestigungen befindliche Ort unter Feuer genommen werden — der Zweck ist, den Vertheidiger zur Erwiderung zu veranlassen und dadurch die Lage seiner Batterien festzustellen. Das wird erschwert, wenn dieselben mit rauchschwachem Pulver schießen, die Beobachtung durch Fernrohre muß um so sorgsamer sein. Ein solches „Erkundungsfeuer" kann aus weiter Entfernung eröffnet werden, die Schiffe sind dann durch das verhältnißmäßig kleine Ziel, das sie bieten, und durch ihre Bewegung im Vortheil, und, wenn die eigenen Leistungen gleichzeitig herabgemindert werden, so brauchen doch erzielte Treffer in diesem Falle nur als Nebengewinn angesehen zu werden.

Der Erkundung müssen die Sicherungsmaßregeln folgen oder schon mit ihr Hand in Hand gehen. Sie richten sich sowohl gegen Ausfälle der unter dem Schutze der Befestigungen befindlichen Schiffe als gegen eine etwa auf der hohen See erscheinende feindliche Flotte. Das bedingt Vorposten nach zwei Seiten; nach rückwärts werden einzelne Aufklärungsschiffe genügen, namentlich, so-

lange die Annäherung eines Feindes noch nicht bekannt ist, dabei bleibt dauernde Nachrichtenverbindung mit der Heimath wichtig. Die Vorposten nach der Landseite tragen dagegen den Charakter der Vorposten unmittelbar am Feinde; sie müssen daher eine zusammenhängende, am besten in Bewegung befindliche (gewissermaßen patrouillirende) Linie bilden, welche unbemerkt nicht passirt werden kann, — in der Nacht sind die Abstände von der Wirkungsweite des Scheinwerfers abhängig, — weit genug vorgeschoben, um den Schlachtschiffen im Falle eines Angriffs zu ermöglichen, rechtzeitig gefechtsklar zu werden. Verfügt der Gegner über Torpedoboote, so steigert sich das Bedürfniß der Vorsichtsmaßregeln, namentlich bei Nacht; man muß auf die verwegensten Unternehmungen gefaßt sein — mit dem Einsatz nur weniger Menschenleben können tausende vernichtet werden. Es handelt sich dann nicht allein um das Vorschieben geeigneter Fahrzeuge zum Vorpostendienst (größere Torpedoboote, bei anderen Marinen „Torpedozerstörer" genannt), sondern auch um die unmittelbare Sicherung jedes einzelnen Schlachtschiffes durch geeignete Maßnahmen. Wie weit gleichzeitig ein Schutz durch Torpedonetze erfolgen kann, muß davon abhängen, ob die Verhältnisse es gestatten, die Beweglichkeit der Schiffe zeitweise herabzumindern. Ein wesentliches Schutzmittel bei Nacht ist das Beleuchten des Fahrwassers mittelst des Scheinwerfers; die Anwendbarkeit ist aber doch im Einzelfalle davon abhängig, ob die erreichte Sicherung die Gefährdung überwiegt, welche durch das damit verbundene Bezeichnen der eigenen Lage entsteht. Vielleicht wäre es hier ein Auskunftsmittel, nicht von der Flotte selbst die Beleuchtung ausgehen zu lassen, sondern von einzelnen Schiffen von *seitwärts* her unter öfterem Platzwechsel.

Die Sicherungslinie wird nun wie auf dem Lande vor Festungen gleichzeitig zur *Einschließungslinie*, so entsteht die *militärische Blockade*, welche ganz von selbst auch Handelsblockade in schärffter Form wird. Am Tage, klares Wetter vorausgesetzt, wird man

verhältnißmäßig weit abbleiben können und bedarf nur einzelner Aufklärungsschiffe vor der Front, vielleicht sogar nur auf den Flügeln, Nachts aber wird die Vorpostenlinie (Torpedoboote) doch möglichst nahe an die Küste bezw. den Hafen herangeschoben werden müssen, wie nahe, hängt vom Feinde ab. Wir haben schon gesehen (S. 63), daß ungewöhnliche Verhältnisse auch ungewöhnliche Maßregeln rechtfertigen, und daß die amerikanischen Nordstaaten die Blockade in die Buchten und Strommündungen verlegen konnten, weil keine Flotte sie bedrohte und der Gegner auch das Land an jenen Mündungen nicht im Besitz hatte. Unter normalen Verhältnissen ist es aber nicht denkbar, daß der Vertheidiger sich dergleichen gefallen läßt, und ein Hineinschieben der Vorposten in die Hafeneingänge, wie eine Zeichnung in einem Aufsatze der Marine-Rundschau*) es darstellt, ist dann nicht von vornherein möglich. Offenbar in Anlehnung an die Verhältnisse des Landkrieges sind nun für die Nacht auch noch „Soutiens" in Gestalt von Torpedoboots-Divisionen und Gruppen von Kreuzern in Vorschlag gebracht worden. Der Zweck kann nur sein, den durchbrechenden feindlichen Schiffen Aufenthalt zu bereiten, bis die Schlachtschiffe gefechtsbereit sind, Torpedoangriffe aber von diesen möglichst ganz fern zu halten. Hierzu werden die Unterstützungsgruppen nur verhältnißmäßig schwachen Kräften gegenüber im Stande sein, gleichzeitig aber können sie das Eingreifen der eigenen Linienschiffe erschweren, vielleicht unmöglich machen — es ist in der Dunkelheit eigentlich kaum zu denken, ohne daß die vorgeschobenen Kriegsschiffe, namentlich Kreuzer, ebenso sehr gefährdet werden wie der Feind. Ob solche „Unterstützungen" zweckmäßig sind, wird also doch wieder von den Umständen abhängen, im Besondern sich danach richten, welcher Art die eingeschlossenen feindlichen Schiffe sind. Befinden sich Linien-

*) „Die moderne Blockade" von Kapitänleutnant Glatzel. Marine-Rundschau 1899, Heft 1.

schiffe darunter, so wird die Schlachtflotte des Blockirenden jederzeit gefechtsbereit sein müssen, und das ist sie nicht unbedingt, wenn Kreuzer vor ihrer Front ihr Feuer maskiren. Vor einer Festung können die Vorposten auf dem Lande nicht größere Kavalleriekörper vorschieben, so unentbehrlich das im Felde ist, sie finden keinen Wirkungskreis, sind vielmehr hinderlich; Alles, was dort vorgeschoben ist, soll auf dem Fleck, wo es ist, kämpfen können, eine Unterstützung dieses Kampfes von rückwärts durch Fernfeuer und unmittelbares Einrücken soll möglich sein. Dieser Gesichtspunkt dürfte auch hier zutreffen, und dem scheint, soweit ein Nichtseemann hierüber überhaupt urtheilen kann, am meisten das Vorschieben nur von Torpedoboots-Divisionen als Unterstützung zu entsprechen. Man darf dabei auch nicht außer Acht lassen, daß es keine zweckmäßige Verwendung einer Flotte wäre, einige feindliche Schiffe in einem Hafen gewissermaßen polizeilich abzuschließen, man will sie doch vernichten und die Küstenbefestigungen dazu, auch abgesehen davon, daß wir hier vom Zusammenwirken mit dem Heere und zwar von der Vorbereitung einer Landung sprechen. Die Flotte wird also auf nächtliche Beschießung der Werke kaum verzichten können, ebenso wenig, wie eine Armee vor einer Festung, und das dürfte doch nicht anstandslos möglich sein, wenn sich Kreuzer vor der Front befinden.

Eine große Rolle im Bereiche der Beobachtung und Einschließung spielt die Benutzung geeigneter Punkte an der Küste und auf Inseln; wir werden darauf noch bei Besprechung der Stützpunkte für den Angriff zurückkommen. In der Regel aber hat der Vertheidiger diese Punkte selbst in der Hand, und es wird des Kampfes bedürfen, um sich ihrer zu bemächtigen. Ist dies gelungen, dann kann und muß man allerdings die Vorposten bis zu ihnen vorschieben, und es ist zweifellos ein sehr günstiger Fall, wenn man auf diese Weise eine Hafeneinfahrt unmittelbar zu sperren vermag.

Bei solchen Erwägungen spielt das Schiffsmaterial eine hervorragende Rolle, und das hat sich nebst allem technischen Zubehör

in der letzten Zeit so gewaltig verändert, daß praktische Lehren für diese Verhältnisse sowie für das Taktische überhaupt eigentlich nur aus den neuesten Seekriegen gezogen werden können; diese aber bieten uns leider wenig, weil sowohl im japanisch-chinesischen wie im amerikanisch-spanischen Kriege auf der einen Seite eine zu große Ueberlegenheit bestand. So ist aus dem Kampfe vor Cavite, obwohl er mit der völligen Zerstörung der fast ganz aus „ungeschützten" Schiffen bestehenden spanischen Flotte endete, nichts zu lernen, es sei denn, daß die Besiegung der Flotte und Einnahme von Küstenbefestigungen allein noch nicht genügen, um ein Land in Besitz zu nehmen, daß damit vielmehr nur die Voraussetzungen gegeben sind, unter denen ein gelandetes Heer die Aufgabe erfüllen kann.*) Zu einer Einschließung kam es hier gar nicht, Zusammentreffen und Vernichtung waren eins. Dagegen bietet Santiago wenigstens das Beispiel einer Einschließung, wenn auch kein nachahmenswerthes. Die Amerikaner wandten ein höchst merkwürdiges Mittel an, um der spanischen Flotte unter Cervera, welche sich im Hafen befand, das Auslaufen zu verwehren, sie versenkten einen Kohlendampfer in der Einfahrt, wobei die schwache Besatzung sich rettete und nur in Gefangenschaft gerieth. Eine solche Sperrung kann einen Sinn haben, wenn man selbst auf den Angriff verzichtet, also z. B., wenn eingetretene Verhältnisse die Verwendung der Flotte an anderer Stelle bedingen und es nur darauf ankommt, die feindlichen eingeschlossenen Kräfte an weiterem aktiven Mitwirken zu hindern; vielleicht genügt sie dann, verbunden mit Beobachtung durch schwache Kräfte wenigstens eine Zeit lang. Es wird aber meist gelingen, eine nicht dauernd unter Feuer gehaltene Sperre zu beseitigen. Auch hier blieb sie trotz des Verbleibens des amerikanischen Geschwaders an Ort und Stelle nicht wirksam. Dieses selbst hatte

*) Vergl. die charakteristische Bemerkung des Kontreadmirals z. D. Plüddemann hierüber in „Der spanisch-nordamerikanische Krieg", Marine-Rundschau 1898, Heft 6.

auf eine Forcirung des Hafens verzichtet, aber der eingeschlossene Gegner vermochte doch auszulaufen — er wurde dann vernichtet; das hat aber mit der Sperre nichts zu thun, deren Zweck unter solchen Verhältnissen nicht einzusehen ist. Ob man mit unbemerkt vor einem feindlichen Hafen ausgestreuten Minen bessere Erfolge zu erzielen vermag, müssen Techniker entscheiden; will man aber sich selbst des Hafens bemächtigen, so bleibt es doch eine zweischneidige Maßnahme.

Bisher ist nur von der Sicherung der Schlachtflotte die Rede gewesen, aber auch die so verwundbare Transportflotte bedarf derselben. Solange sie sich hinter der Schlachtflotte befindet, wird sie durch diese und deren nach der hohen See zu aufklärenden Kreuzer geschützt; sie muß so weit abbleiben, daß sie weder in das Feuer der Küstenbefestigungen und feindlichen Schiffe gerathen kann, noch die Bewegungsfreiheit der eigenen Kampfschiffe hemmt. Soll sie sich behufs einer Landung außerhalb des Wirkungsbereichs der Befestigungen der Küste nähern, so bedarf sie besonderer Bedeckung durch Kreuzer, Torpedoboote und unter Umständen Linienschiffe, jedenfalls besonderer Vorposten während der ganzen Dauer der Landung.

Wir kommen nun zur Einleitung des Angriffs selbst. Ist die Lage der feindlichen Batterien zweifelsfrei festgestellt, so muß ihre planmäßige Beschießung beginnen. Gegen nicht gepanzerte Flachbahn-Batterien wird man sich dazu mit Vortheil der Schrapnels bedienen und dieselben, namentlich wenn nach veralteter Bauart ihre Geschütze in tief eingeschnittenen Scharten deutlich sichtbar sind, ihre Bedienung bald unmöglich machen. Wie schon erwähnt, hat die Flotte vor einem Belagerungsheer auf dem Lande den großen Vortheil der Beweglichkeit der „Angriffs-Batterien"; die Schiffe können nicht nur ihren Platz ändern, wenn der Vertheidiger sich nach ihnen eingeschossen hat, sondern auch, um selbst bessere Wirkung zu erzielen, sei es durch Flankirung der feindlichen Front, wenn diese erst sicher festgestellt ist, sei es durch Herangehen auf größere

Nähe, ohne doch lange dort zu verweilen. Auch kann eine dauernde Bewegung während des Feuerns unterhalten werden.*) Trotzdem wird nur bei großer Ueberlegenheit die Beschießung allein, auch wenn sie zuletzt von verankerten Schiffen aus erfolgt, zur Ueberwältigung führen. Läßt sich eine Landung außerhalb des wirksamen Feuers der Befestigungen ermöglichen, so ist das das wirksamste Mittel, zu dem man, sobald irgend angängig, greifen muß, weil jeder Zeitgewinn für den Vertheidiger, der auf Heranziehung von Truppen aus dem Lande rechnet, ein Gewinn ist. Gelingt die Landung vor ihrem Eintreffen, so werden offene Befestigungen kaum mehr haltbar sein, verfügt der Vertheidiger aber bereits über ebenbürtige Landstreitkräfte, so kommt es zur Feldschlacht, welche die Flotte am wirksamsten unterstützt, wenn sie durch ihr Feuer den Vertheidiger hindert, die Geschütze seiner Werke nach der Landseite zu verwenden, und außerdem mit einem Theil ihrer Geschütze unmittelbar in den Kampf am Lande einzuwirken versucht. Das hat seine Grenzen mit der Annäherung der Kämpfenden aneinander; dann kann aber ein Beschießen der wahrscheinlichen Rückzugs- bezw. Anmarschstraße zu erwartender Verstärkungen noch von Nutzen sein. Von den Umständen wird es abhängen, inwieweit gleichzeitig ein Kampf um die Sperre erfolgreich unternommen werden kann. Im nordamerikanischen Bürgerkriege spielten Minensperren zum ersten Mal eine große Rolle; dem Admiral Farragut gelang es, die vertheidigte Sperre der Mobile-Bai zu forciren, die Flotte vor Charleston wagte ein Gleiches nicht mehr. Im japanisch-chinesischen Kriege vermochten japanische Torpedoboote die Sperre des Hafens von Wei-hai-wei in einer Nacht für den eigenen Gebrauch gangbar zu machen; in der nächsten Nacht drangen sie dann in den Hafen ein

*) Die „Marine-Rundschau" 1891 enthält in Heft 5 einen sehr interessanten Aufsatz vom damaligen Korvettenkapitän Borckenhagen „Ueber den Angriff von Schiffen auf Küstenbefestigungen", welcher diese Frage vom seemännisch-artilleristischen Standpunkte eingehend erörtert.

und zerstörten ein Panzerschiff; trotz eigener Verluste wiederholten sie solchen Angriff erfolgreich. Torpedoboote werden bei einem überseeischen Unternehmen dem Angreifer vielleicht nicht immer zur Verfügung stehen, wenigstens nicht in der kleinen, zum Durchzwängen auch durch enge Lücken besonders geeigneten, aber weniger seetüchtigen Form; dann bedarf es zunächst einer gründlichen Beseitigung der Minen in größerer Breite oder des bewußten Opferns eines Schiffes, was doch nur in außergewöhnlicher Nothlage gerechtfertigt sein kann. Der Beseitigung der Sperre aber muß entweder ein Niederkämpfen der zur Bestreichung bestimmten Batterien vorangehen, oder Nacht und Nebel müssen dazu ausgenutzt werden; unter solchen Verhältnissen ist es indessen besonders schwierig, die richtige Stelle zu finden.

Vermag man zunächst weder zu landen noch die Sperre zu zerstören, so bleibt man allerdings darauf angewiesen, zunächst die Batterien niederzukämpfen, was lange Zeit in Anspruch nehmen kann.

Besonderen Werth für den Angriff können Inseln haben, soweit der Vertheidiger sie nicht selbst in Besitz hat, als Ausgangspunkte für die Erkundung, für überraschende Unternehmungen, überhaupt als Maske und als Stützpunkte für die Annäherung der Schiffe und die Landung sowie zur Aufnahme beim Rückzug — das erfordert Besetzung mit schwerer Artillerie (womöglich eigens mitzuführenden Positionsgeschützen) und genügender Infanterie, der womöglich Maschinengewehre*) beizugeben sind. In der Regel wird der Vertheidiger solche Stützpunkte selbst festhalten und dann wird sich zuerst um sie ein Kampf entspinnen müssen. Unter Umständen kann ihre Besitznahme sogar schon entscheidend wirken.

*) Vielleicht befremdet es, daß das Maschinengewehr hier fortgesetzt erwähnt wird. Aber gerade wo es darauf ankommt, mit möglichst wenig Menschen einen Punkt festzuhalten, kann diese verhältnißmäßig leicht zu transportirende Waffe von großem Nutzen sein.

Der Kampf um auch nach der Landseite abgeschlossene Befestigungen wird von der Seeseite aus in entsprechender Weise verlaufen. Indessen ist mit einer außerhalb des unmittelbaren Wirkungsbereiches ausgeführten Landung noch kein entscheidender Erfolg erreicht. Besteht nicht eine ganz entschiedene Feuerüberlegenheit der Flotte, so müssen die gelandeten Truppen zur Einschließung schreiten. Einen vollen Belagerungstrain werden sie nur ganz ausnahmsweise und wenn Transportmittel im größten Umfange zur Verfügung stehen, mitführen, und die Feldgeschütze reichen zum Kampfe gegen eine Festung nicht aus (— ein auf dem Landwege eingedrungenes Heer ist auch in dieser Beziehung in weit günstigerer Lage). Ob die etwa mitgenommenen Positionsgeschütze durch schwere Geschütze der Schiffe verstärkt werden können, ist bei der heutigen Art der Aufstellung und Laffetirung derselben zum mindesten zweifelhaft. Auch setzt eine solche Maßnahme doch voraus, daß zur See nichts Ernstes zu befürchten ist, daß man also die Kampfkraft der Schiffe ohne Gefahr schwächen kann. Vor Sewastopol lag dieser Fall vor, und trotzdem dauerte die Belagerung ein Jahr lang. Für den förmlichen Angriff wird es also in der Regel am nöthigen Artilleriematerial fehlen, auch ist es schwer, den dauernden Nachschub an Material aller Art zu regeln, es sei denn, daß es sich nur um geringe Entfernungen zur See handelt, also bei Trennung der feindlichen Staaten nur durch eine Meerenge. Die Beschießung (von der Seeseite) und der gewaltsame Angriff werden daher die Angriffsformen sein, welche zur Anwendung kommen. Beide aber bedingen doch eine Einschließung auf der Landseite behufs Absperrung von Zuzug und Zufuhr. Dieselbe erfolgt nach den Regeln des Landkrieges; besondere Aufmerksamkeit erfordert die Rückensicherung, weil man dann jedenfalls von dort den Feind zu erwarten hat. Solche Verhältnisse machen eine rasche Entscheidung nöthig, bevor der Vertheidiger genügende Kräfte zum Ersatz heranführen kann. Die Lage des Be-

lagerers kann in solchem Falle recht verzweifelt werden; allerdings sind seine Flügel sicher ans Meer gelehnt und vielleicht auch von seiner Flotte aus flankirt; dafür kämpft dann seine Mitte mit dem Rücken gegen die Festung. Das fand auch an der Lisaine statt und zwar in dünner Linie gegen eine gewaltige numerische Uebermacht, aber die Beschaffenheit des Gegners rechtfertigte das kühne, so glänzend gelungene Unternehmen. Auch ein gelandetes Heer wird in ähnlicher Lage und — unter einem Führer ersten Ranges dergleichen wagen können, die Regel wird es aber nicht sein. Es wird vielmehr näher liegen, den Kampf zu Lande gegen die Festung bei Herannahen eines Entsatzheeres aufzugeben und zunächst dieses zu bekämpfen, sei es, wenn man sich stark genug fühlt und von der Festung her nicht weitgehende Offensiv-unternehmungen zu befürchten sind, in angriffsweisem Entgegengehen unter Zurücklassung geringer Kräfte zur Beobachtung*), sei es in der Vertheidigung, gestützt durch die Flotte.

2. Die Vertheidigung.

Das Aufklärungs- und Meldesystem des Vertheidigers ist bereits erörtert worden (S. 132 u. 133); vom Fesselballon wird man zu Beobachtungszwecken den ausgiebigsten Gebrauch machen können. Mit der Einschließung durch den Angreifer muß es sich enger zusammenziehen wie das einer Festung auf dem Lande. Das bedingt aber nicht, daß die gesammten verfügbaren Seestreitkräfte sich mit einschließen lassen; einen größeren Gefallen könnte man dem Gegner gar nicht thun. Kann die Flotte auf hoher See noch nützen, und das wird eigentlich immer der Fall sein, so hat es keinen Zweck, sich selbst festzulegen, um dann wieder einen wahrscheinlich mißglückenden Durchbruchsversuch zu machen, wie die Spanier bei Santiago.

*) Die Lösung der Moltkeschen „43. Aufgabe" (Moltkes taktische Aufgaben aus den Jahren 1858—1882, herausgegeben vom großen Generalstabe) ist kennzeichnend für das Verhalten in solcher Lage.

Schon früher wurde darauf hingewiesen, daß einer Armee, welche sich in einer Festung verkriecht, eine Katastrophe droht. Es lassen sich Fälle denken, in denen nicht zur Besatzung gehörige schwächere Heerestheile, darunter auch selbständige Kavallerie, für Operationen außerhalb zeitweise einem Festungs-Gouvernement unterstellt sind. Auch für diese wäre es ein Fehler, sich mit einschließen zu lassen; namentlich größere Kavallerie-Körper würden als Theil der Besatzung nach der Einschließung schwerlich nützlich sein, um so mehr im Rücken des Belagerers. Ebenso wenig Nutzen kann man sich von eingeschlossenen Kreuzern versprechen, und auch Linienschiffe werden — selbst in der Minderzahl — außerhalb eher zur Wirkung gelangen. Der Versuch eines Ausweichens der Schlacht- und Aufklärungsschiffe vor der Einschließung ist daher geboten. Sie werden der feindlichen Schlachtflotte und mehr noch der Transportflotte für das Landungsheer, auch wenn jene sehr überlegen ist, in solcher Lage nicht nur sehr unbequem, sondern gefährlich sein. Ihr Heil müssen sie in der Beweglichkeit suchen. Am meisten können sie leisten, wenn die Küste ihnen Gelegenheit bietet, in Buchten zeitweise Schutz zu finden und dort auch Kohlen einzunehmen; hierfür muß rechtzeitig Vorsorge getroffen werden — nöthig ist aber, das Geheimniß solcher Anlagen, namentlich wenn sie nicht durch Befestigungen geschützt sind, vor dem Feinde zu bewahren. Lediglich zur Küstenvertheidigung bestimmte Fahrzeuge gehören allerdings in den Hafen — sie vertreten die Ausfall-Batterie einer Landfestung. Fraglich kann es sein, wo Torpedoboot-Divisionen und Flottillen besser Verwendung finden, vollkommen hochseetüchtige Torpedoboote doch wohl in erster Linie außerhalb; indessen wird ein Theil der Torpedoboote immer unmittelbar bei der Vertheidigung verbleiben müssen. Sie werden als Vorposten dienen und sich solange als möglich außerhalb behaupten; der Grundsatz, daß der Vertheidiger einer Festung ohne Zwang kein Stück des besetzten Vorgeländes aufgiebt, sollte auch für das Wasser gelten. Unterstützungsgruppen, d. h.

Torpedoboots-Divisionen hinter den Durchlässen der Sperre bereit liegend, wird die Aufgabe zufallen, das Zurückdrängen der vorgeschobenen Boote zu verhindern und bei Tage und mehr noch bei Nacht und bei nebligem Wetter jede Gelegenheit zu überraschendem Angriff zu benutzen. Das darf nicht aufhören, solange noch kampffähige Torpedoboote vorhanden sind. Auch Küstenpanzerschiffe werden eine ähnliche Thätigkeit auszuüben haben, vielleicht können sie unter Umständen mit der Ramme noch mehr Erfolg haben als mit den Geschützen.

Das Fahrwasser vor der Sperre und den Vorposten wird in der Nacht zweckmäßigerweise mit Unterbrechung beleuchtet. Andauernde Beleuchtung vom Lande aus hat den Nachtheil, daß sie dem Feinde das Schießen erleichtert, sie erfolgt daher besser von Schiffen, die ihren Platz ändern.

Der Hafen muß rechtzeitig gesperrt werden, durch versenkte Schiffe, Sperrketten, Drahttaue und Balken, vornehmlich aber durch Minen. Es ist schon gesagt, daß die Sperre unbedingt vertheidigt werden muß; die Möglichkeit ihrer Beleuchtung in der Nacht vom Lande und von Schiffen aus, ist gleichfalls vorzusehen. Ausgangsöffnungen für die eigenen Schiffe müssen vorhanden und für diese zweifelsfrei erkennbar sein, wie überhaupt nach Entfernung aller Seezeichen Hülfsmarken geschaffen werden müssen. Vorhandene Inseln sind die besten Stützpunkte für die Sperre und deren Vertheidigung, aber auch für die Unterstützungsgruppen der Vorposten. Lassen sich auch nach der See wirkende Batterien dort anlegen, so nützen diese Stützpunkte am meisten für die Vertheidigung. In dieser Beziehung scheinen die chinesischen Vertheidigungsanlagen bei Wei-hai-wei ganz zweckmäßig gewesen zu sein. Die nordamerikanischen Südstaaten leisteten einst bei der ruhmvollen Vertheidigung von Charleston in Ausnutzung solcher Mittel Großes.

Der Artilleriekampf gegen die Schlachtflotte muß aufgenommen werden; am erfolgreichsten aber ist es, wenn es gelingt, die Trans-

portflotte zu beschießen, was allerdings einen schweren Fehler des Angreifers voraussetzt. Es ist bereits erwähnt worden, daß die Flotte vielleicht schon auf Entfernungen ihr Feuer eröffnen wird, auf welche ihre Schiffe ein zu kleines Ziel für wirksames Feuer der Land-Batterien bieten. Dann werden die Geschütze besser von den Wällen zurückgezogen, bis sie mit Erfolg in Thätigkeit treten können. Dasselbe muß geschehen, wenn das Feuer der Flotte sich später überlegen zeigt. Eine besondere Schwierigkeit besteht in der Bestimmung des richtigen Zeitpunkts für das Feuer verdeckter und von der Angriffsflotte aus nicht erkennbarer Batterien (in der Regel Steilfeuer-Batterien). Wir haben gesehen, daß der Gegner versuchen wird, das Feuer durch ein Streuen mit Geschossen herauszulocken. Der Vertheidiger hat dann zu wählen, ob er vorzeitig seine Batterien enthüllen oder den Angreifer näher, als es an sich gut ist, herankommen lassen soll. In diesem Zwiespalt beim Vertheidiger liegt ein Vortheil des Angreifers: entweder er erhält Aufklärung oder er kommt vorwärts, vielleicht Beides. Das Vorwärtskommen ist aber auf dem Wasser nicht so verhängnißvoll für die Vertheidigung wie auf dem Lande, auf dem damit auch ein Festsetzen verbunden ist. Das fällt auf dem Wasser fort, und wenn es sich nicht gerade um Gewinnung eines festen Stützpunktes, wie einer Insel, handelt, so kann der Vertheidigung sogar aus dem allzunahen Herankommen des Gegners ein Vortheil erwachsen, wenn dasselbe zu konzentrischem, wirksamem Feuer ausgenutzt wird; am meisten wird in dieser Beziehung geleistet werden können, wenn Entfernungsmarken (Bojen) angebracht werden konnten.

Daß selbst nach Eindringen des Gegners in den Hafen, nach Niederkämpfung der Batterien und Forcirung der Sperre noch nicht alle Kampfmittel zu Wasser erschöpft sind, dafür findet sich ein glänzendes Beispiel, wo man es am wenigsten erwarten sollte, bei den Chinesen in ihrem letzten Kriege. Admiral Ting, vollkommen klar über die Schwächen seiner Flotte, hatte den Hafen von

Wei-hai-wei nicht verlassen, aber als die Landforts von den Japanern genommen waren, trat er im Hafen mit seinen Schiffen ins Gefecht, befeuerte die Landtruppen, hemmte so die Verfolgung und brachte schließlich sogar die Geschütze eines von den Japanern genommenen Forts zum Schweigen. Das ist eins der großartigsten Beispiele dafür, was ein überlegener Mann auch mit minderwerthigen Truppen zu leisten vermag. Admiral Ting war ein Held, er hatte auch das tragische Ende eines Helden.

Diese Episode führt uns zur Betheiligung der Landtruppen. Dieselben können, abgesehen von der schweren Artillerie, erst in Thätigkeit treten bei Abwehr einer Landung bezw. nachdem sie erfolgt ist, und allenfalls bei Vertheidigung der Sperre. Aufklärung und Meldung stehen also wieder im Vordergrund, und Alles ist hier maßgebend, was bezüglich der Abwehr von Landungen überhaupt erörtert wurde (S. 133). Der Unterschied liegt nur darin, daß die Truppen bis zu einem gewissen Grade an die Befestigungen gebunden sind. Sind dies offene Werke, so muß der gelandete Gegner unbedingt fern gehalten werden, ob durch angriffsweises Vorgehen oder in der Vertheidigung, darüber müssen Stärkeverhältnisse, Aussicht auf Unterstützung und das Gelände entscheiden, endlich auch der Stand des Kampfes zwischen der Flotte und den Befestigungen. Sowie die Gefahr einer Landung droht, wird es in den meisten Fällen zweckmäßig sein, durch allmählich zu verstärkende Feldwerke den Küstenwerken einen gewissen Abschluß zu geben; was in dieser Beziehung geschehen kann, hängt von Zeit und Arbeitskräften ab, sowie von verfügbarem Artillerie-Material.

Sind die Befestigungen von vornherein geschlossen, so handelt es sich um die Abwehr der Einschließung, für deren Art die soeben angeführten Gesichtspunkte maßgebend sind. Daran werden sich nicht allein vorhandene Feldtruppen, welche nicht zur Besatzung gehören, sondern auch diese selbst nach den Grundsätzen des Festungskrieges zu betheiligen haben. Ist man zu einem Vernichtungsschlage

nicht stark genug, ist aber überhaupt noch auf eine Heranführung von Verstärkungen zu rechnen, so ist das Wichtigste Zeitgewinn. Die mobilen Truppen müssen es vermeiden, sich auf die Festung zurückzuziehen und sich mit ihr einschließen zu lassen, sie müssen sich Bewegungsfreiheit bewahren, schon das allein genügt unter Umständen, um eine wirksame Einschließung zu verhindern. Im Uebrigen spielt sich der Vertheidigungskampf wie im reinen Landkriege ab. Mit der Gewinnung des Hafens durch die feindliche Flotte ist eine Festung bei energischer Vertheidigung noch nicht verloren; die Flotte in der Bewegung gehemmt, vielleicht ohne freies Schußfeld, kann dort noch ihr Grab finden; vor Allem aber vermag sie sich nicht endgültig festzusetzen, wenn die eingedrungenen Landtruppen nicht gleichzeitig siegen.

IV. Die gegenseitige Unterstützung in der Feldschlacht.

Aus den Erörterungen über die unmittelbare strategische Unterstützung der Landoperationen durch die Flotte (S. 53 und 68 bis 72) geht schon hervor, unter welchen Verhältnissen und in welchem Umfange ein taktisches Zusammenwirken in der Feldschlacht zu denken ist.

Der Fall, daß die Entscheidung dann auf dem Wasser liegt, ist kaum zu denken. Das Feldheer ist nicht mit genügend schwerer Artillerie ausgerüstet, um erfolgreich ein Seegefecht unterstützen zu können. Allenfalls könnte unter ganz besonderen Verhältnissen bei einem Rückzuge der Flotte längs der Küste oder in eine Bucht oder Flußmündung durch schwere Artillerie des Feldheeres eine Aufnahme bereitet werden, wobei die verhältnißmäßige Schwäche auch dieser Artillerie durch die Schwierigkeit, sie vom Schiffe aus zu treffen, bis zu einem gewissen Grade aufgewogen würde. Auch können Feldartillerie und Infanterie in die Lage kommen, Torpedoboote, welche sich der Küste nähern, zu vertreiben.

Im Wesentlichen aber wird das Zusammenwirken so zu denken sein, daß die Entscheidung auf dem Lande liegt und die Flotte als Hülfskraft eingreift, was ja auch nur zu denken ist, wenn sie den betreffenden Meerestheil beherrscht oder doch wenigstens den dort in Betracht kommenden feindlichen Seestreitkräften überlegen ist.

Ein berühmtes Beispiel für eine solche Unterstützung von der See her ist die Schlacht an der Alma. Die schwache russische Armee hatte auf der Hochfläche südlich des Alma-Thales eine ausgedehnte Vertheidigungsstellung eingenommen unter Besetzung der im Thale davor gelegenen Weingärten, vermochte sich aber mit ihrem linken Flügel nicht an das Meer zu lehnen, weil die feindliche Flotte dasselbe beherrschte; die russischen Schiffe, denen der Westmächte nicht gewachsen, befanden sich im Hafen von Sewastopol, ihre Mannschaften bildeten zur Zeit einen wesentlichen Theil der nur in geringer Stärke zurückgebliebenen Festungsbesatzung. Die überlegene Armee der Westmächte plante einen auf beiden Flügeln umfassenden Angriff, der gegen den russischen linken Flügel auch durch die Flotte unterstützt werden sollte. Deren Anwesenheit und die schon hierdurch bedingte Entfernung des erwähnten russischen Flügels von der Küste um 2 km gestatteten das Wagniß, die französische Division Bosquet unmittelbar am Ufer auf beschwerlichem Wege marschiren zu lassen. Gleichzeitig mit dem Infanterieangriff begann hier die Flotte die Stellung zu beschießen und zwar trotz der für damalige Verhältnisse weiten Entfernung mit Erfolg.*) Unter dem Schutze dieses Feuers glückte es, die Alma-Mündung zu erkunden und zu überschreiten und dann die Hochfläche zu gewinnen. Obwohl noch ein schweres Ringen folgte und auf dem russischen rechten Flügel aus der beabsichtigten Umfassung seitens der Engländer ein Frontalangriff wurde, so lag

*) Anitschkof, „Der Feldzug in der Krim", aus dem Russischen übersetzt von G. Baumgarten. „Obwohl unser linker Flügel zwei Werst vom Meere entfernt stand, so erreichten doch Geschosse aus Geschützen schweren Kalibers unsere Truppen."

doch in dem Verlauf des Kampfes auf dem linken Flugel der Russen die Entscheidung zu Gunsten der Westmächte. Man kann sich eine Umfassung in solcher Nähe und so dicht an das Meer gedrückt, wie General Bosquet sie ausführte, bei der heutigen Bewaffnung nicht denken, zumal nicht, wenn an der richtigen Stelle Reserven bereit stehen, aber auch die Wirksamkeit der Schiffsgeschütze ist entsprechend gewachsen, und ein Fernhalten der Aufstellung um nur 2 km von der Küste würde heute nicht genügen; so könnte auch jetzt mit allseitig veränderten Maßen eine entsprechende Lage entstehen.

Das erfolgreiche Eingreifen der Flotte hängt ganz außerordentlich vom Gelände und von der Möglichkeit der Beobachtung der Wirkung ab, für welche besondere Vorsorge getroffen werden muß, sei es durch besonders damit beauftragte Aufklärungsschiffe oder am Lande errichtete Beobachtungsstationen mit Signalverbindung, welche bei Unterstützung der vorbereiteten Vertheidigung keinenfalls fehlen dürfen. Auch die Erkundung des Geländes gemeinsam mit Organen des Heeres und Ermittelung und womöglich Bezeichnung der Entfernungen sowie des Fahrwassers müssen in solchem Falle vorangehen. Beim geplanten Angriff und bei der Vertheidigung ist das unerläßlich und muß auch beim Begegnungsgefecht angestrebt werden.

Man wird nun unterscheiden zwischen der vorbereitenden und während des ganzen Gefechts zunächst gegen die Artillerie gerichteten andauernden Wirkung aus den schweren Geschützen — womöglich mit Schrapnels — aus weiter Entfernung und dem Eingreifen mit Schnellfeuergeschützen kleineren Kalibers, Maschinenkanonen und Maschinengewehren in größerer Nähe. Jene wird, wenn überhaupt ein Gefecht an der Küste stattfindet, fast immer möglich sein, diese bedingt ein eine Annäherung gestattendes Fahrwasser und wird begünstigt durch die Gestalt der Küste, namentlich Buchten und Flußmündungen, sowie durch flache Küsten und nach dem Meer sich öffnende Thäler, überhaupt die Möglichkeit direkten Feuers. Das Fernfeuer wird von Linienschiffen und Kreuzern ausgehen, das Nahfeuer auch von

kleineren Fahrzeugen, welche unter Umständen allein genügend nahe herankommen können. Dünen und Deiche können bewirken, daß nur von den Marsen ein direktes Feuer unterhalten werden kann.

Das Feuer der schweren Artillerie (in diesem Falle von *festliegenden* Schiffen aus) kann, wie gesagt, ein dauerndes sein und muß vielleicht nur aufhören, wenn unmittelbar vor der Entscheidung die feindlichen Linien einschl. der Reserven nahe aneinander sind, wird aber nach der Entscheidung, sei es zur Verfolgung, sei es zur Deckung des Rückzuges — nöthigenfalls nach vorangegangenem oder unter staffelweise ausgeführtem Stellungswechsel (behufs *dauernden* Feuers) — eine besondere Bedeutung erhalten. Das Feuer der leichten Artillerie und der Maschinengewehre aber wird doch, abgesehen von besonders durch die Küstengestaltung begünstigtem Eingreifen in der Regel erst später zur Geltung kommen, nämlich zur unmittelbaren Unterstützung oder Abwehr des Infanterieangriffs, sowie demnächst zur Verfolgung bzw. zur Deckung des Rückzuges.

Je mehr das Feuer von der See her einen *flankirenden* Charakter trägt, desto wirksamer wird es beim Angriff wie bei der Vertheidigung sein und desto länger kann es ohne Gefährdung der eigenen Truppen unterhalten werden. Die Flankirung schließt außerdem für die Schiffe in solcher Lage keine Gefahren ein, wie sie auf dem Lande damit in vielen Fällen verbunden sind.

Bisher ist nur der Fall eines einseitigen Eingreifens der Flotte erörtert worden. Wo der Gegner überhaupt noch über Seestreitkräfte, wenn auch geringe, verfügt, darf die Möglichkeit einer Einwirkung auch seinerseits nicht als ausgeschlossen angesehen werden, und zwar durch Ueberraschung sowohl gegen einen Flügel des Heeres wie gegen die mit dem Gegner auf dem Lande beschäftigte Flotte. Diese Möglichkeit bedingt dauernde Sicherung nach der Seeseite und eintretendenfalls zunächst Vernichtung oder mindestens Vertreibung des Gegners zur See; ein schwerer Fehler wäre es, dazu mehr als nöthig zu verwenden, damit würde man nur im

Sinne des schwächeren Gegners handeln, der einen Erfolg zu verzeichnen hat, wenn er die Thätigkeit der Flotte von der entscheidenden Stelle ablenkt.

Es erübrigt nun noch der Fall eines Eingreifens der Flotte durch Landung von Mannschaften und Landungsgeschützen. Die Stärke eines solchen Landungskorps ist verhältnißmäßig so gering, daß sie für große Verhältnisse kaum in Betracht kommen kann; dagegen erleidet dadurch im Falle von Verlusten die Besatzung und damit die Gefechtskraft der Schiffe eine mit dem Nutzen gar nicht im Verhältniß stehende Einbuße, abgesehen selbst davon, daß die Ausbildung der Seeoffiziere und Matrosen im Landgefecht doch nur eine beschränkte sein kann. Die Verhältnisse sind ganz ähnliche wie bei dem Einsetzen von Kavallerie zum Fußgefecht. Eine Kavallerie-Division, für die Aufklärung und zum Eingreifen während und nach der Entscheidung ein ebenso werthvoller wie achtunggebietender Körper, wird man nicht zur Verstärkung der Infanterie zum Fußgefecht in die Schlachtlinie einreihen; der Gewinn von 2500 verfügbar zu machenden Karabinern wird den wahrscheinlichen Verzicht auf den weiteren Gebrauch einer Kavallerie-Division nicht aufwiegen. Das Fußgefecht der Kavallerie wird sich im Wesentlichen auf Fälle beschränken, in denen Infanterie noch gar nicht oder doch nur in ganz geringer Zahl zur Stelle ist. In solchen Fällen können auch Landungsabtheilungen nützen, z. B. zum Festhalten eines wichtigen Punktes an der Küste, den die Marschkolonnen nicht rechtzeitig erreichen können.

Alle möglichen Kombinationen lassen sich nicht vorhersehen, noch weniger lassen sich Regeln dafür geben, es kommt vielmehr nur darauf an, daß das Streben nach gegenseitiger Unterstützung nie aus dem Auge gelassen wird, und daß Führer und Unterführer gewohnt sind, ohne Scheu vor der Verantwortung entschlossen einzugreifen.

E. Die Vorbereitungen im Frieden für das Zusammenwirken.

I. Organisation und Oberbefehl.

Die Organisation im Frieden ist das, worauf in erster Linie die Verwendbarkeit der Werkzeuge zum Kriege — Heer und Flotte — beruht. Je fester gefügt diese ist, je mehr sie das Bedürfniß des Ernstfalles im Auge hat und den Uebergang zur Kriegsformation erleichtert, desto zweckentsprechender ist sie. Die Organisation unseres Heeres ist eine erprobte, mehr oder weniger haben die kontinentalen Großmächte nach den Erfolgen unserer letzten großen Kriege sie zum Muster genommen. Die Organisation unserer Flotte ist noch im Werden; sie vermag von derjenigen des Heeres unmittelbar nur verhältnißmäßig wenig zu entlehnen, weil die Voraussetzungen recht verschieden sind. Gemeinsam sind eigentlich nur die Ergänzung der Mannschaften durch die allgemeine Wehrpflicht, die Grundsätze für die Zusammensetzung des Offizierkorps, die Grundsätze für die Handhabung der Disziplin. Das ist nicht vielerlei, aber viel, und das Wichtigste ist der gemeinsame Oberbefehl in Gestalt des Allerhöchsten Kriegsherrn. Solange nur eine schwache preußische Marine bestand, hatte auch die Verwaltung eine gemeinsame Spitze im Kriegsminister, der gleichzeitig Marineminister war; es würde nicht zum Heil gereichen, wenn man darauf zurückkommen und etwa den Preußischen Kriegsminister gleichzeitig zum Staatssekretär für die Marine machen wollte. Beide Gebiete sind zu groß geworden und erfordern zu sehr die Kraft eines ganzen Mannes. Um so wichtiger ist jener gemeinsame Oberbefehl; er allein gewährleistet, daß schon im Frieden beide Theile sich zwar mit verschiedenen Mitteln, aber nach denselben Gesichtspunkten durch Organisation, Ausrüstung und Ausbildung auf das eine große Ziel

der gemeinsamen Landesvertheidigung vorbereiten und eintretendenfalls diese Landesvertheidigung planmäßig unter stetem Zusammenwirken — durchaus nicht immer örtlich verbunden, aber mit demselben Endziel — durchführen.

Wir haben schon gesehen, wie dringend nöthig im Kriege ein gemeinsamer Oberbefehl für die Gesammtoperationen und außerdem ein besonderer Oberbefehl für die Fälle, in welchen Land- und Seestreitkräfte zusammenwirken, ist und welche Anforderungen an gegenseitige Verständigung und an die Zusammensetzung der Stäbe sich daraus ergeben.

In Rußland besteht an einer vom Sitze der höchsten Gewalt weit entfernten Stelle, an welcher das Eintreten kriegerischer Entwickelungen vielleicht rascher erfolgen kann, als eine genaue auf Kenntniß der Lage gegründete Anweisung von dort, — nämlich in Ostasien bereits ein gemeinsames Oberkommando im Frieden.*) Unsere kolonialen Verhältnisse sind noch nicht so entwickelt, daß sich hierfür bisher ein Bedürfniß geltend gemacht hat; um so mehr besteht das einer Verständigung der obersten Kommandobehörden schon im Frieden, vornehmlich aber des Generalstabes und des Admiralstabes als derjenigen Organe, denen in erster Linie die Bearbeitung der Ueberleitung in den Kriegszustand (Mobilmachung) und demnächst des Aufmarsches sowie des Ansetzens der Operationen obliegt. Für die Mittel zum Kriege müssen das Kriegsministerium und das Reichsmarine-Amt sorgen und so wird nicht allein eine Verständigung dieser untereinander, sondern auch mit den zuerst genannten Behörden nothwendig. Dies Zusammenwirken besteht und ist schon für die Mobilmachung unerläßlich. Bei der Aushebung, Kontrolle und Einberufung der Offiziere und Mannschaften des Beurlaubtenstandes der Marine wirken die Bezirkskommandos der Armee mit, bei der Heranführung von Personal und Material die Eisenbahnorgane des Generalstabes,

*) Vergl. Krahmer, „Rußland in Ostasien“.

bei der Anlage von Küstenbefestigungen die Generalinspektion der Festungen, und auch von den Erfahrungen der technisch-artilleristischen Stellen der Armee wird die Marine ohne Zweifel Nutzen ziehen. Auf welche Weise nun am zweckmäßigsten eine dauernde Verständigung stattfindet, dafür ist hier nicht der Ort, Vorschläge zu machen, wir dürfen vielmehr annehmen, daß dafür gesorgt ist. Früher gab es allerdings eine Stelle, welche offiziell hierzu berufen war, die „Landesvertheidigungs-Kommission" — sie ist aufgelöst worden, zweifellos, weil ihre Aufgabe als erfüllt anzusehen ist. Es liegt wohl auch kaum das Bedürfniß vor, eine andere dauernde Organisation an ihre Stelle treten zu lassen. Bei ständigen Kommissionen — abgesehen von technischen Prüfungsinstituten, die diesen Namen führen — mit allgemeiner Aufgabe entsteht leicht die Gefahr einer zu theoretischen Behandlung der zu lösenden Fragen und einer „dilatorischen" Behandlung. Zu Lösung einer scharf begrenzten Aufgabe zusammenberufene Kommissionen pflegen mehr zu leisten und mit größerer Frische zu arbeiten; ein unmittelbares zwangloses Benehmen der betreffenden Organe, womöglich der Spitzen der Ressorts selbst ist indessen oft am meisten geeignet, die Sache zu fördern. So sind die Mittel des Zusammenwirkens sehr vielseitig und die Wahl der richtigen Persönlichkeiten ist wichtiger als die Form, unter welcher die Verständigung gesucht wird, das trifft zu für die Ressortchefs, für ihre Organe und für die Vorsitzenden gemischter Kommissionen, welche einen ganz außerordentlichen Einfluß auszuüben vermögen. Es kann nun noch die Frage entstehen, von wo die Initiative ausgehen soll — die Antwort ist: von allen betheiligten Stellen gleichzeitig, alle müssen gleichmäßig das Streben haben, für das eine große Ziel, die Landesvertheidigung, sachgemäß zusammen zu arbeiten. Das mag in andern Ländern unmöglich sein, bei uns ist es möglich und, wenn die anscheinend komplizirte Maschinerie ungleichmäßig zu arbeiten anfängt, so ist ein Regulator da, das ist der Allerhöchste Kriegsherr, des

Kaisers Majestät. Sein Eingreifen beschränkt sich aber nicht allein auf das Ausgleichen und Regeln, Er giebt für die ganze Thätigkeit den Marschrichtungspunkt.

Es ist nun dringend wünschenswerth, daß die mit einander amtlich verkehrenden Organe des Heeres und der Marine von vorherein auf demselben Boden stehen, und daß sie sich im Allgemeinen ohne besondere belehrende Auseinandersetzung zu verstehen vermögen und es nicht erst einer Erläuterung der gewöhnlichsten Begriffe und Bezeichnungen bedarf, d. h. beide Theile sollen sich nicht wie aus einer fernen Wellt mit unbekannten Anschauungen und fremder Sprache gegenüberstehen. Dieses Bedürfniß begründet die Nothwendigkeit gegenseitiger Kommandirungen zu den Centralstellen, zum Generalstabe bezw. Admiralstabe sowie zu höheren Kommandobehörden sowohl zur Zeit der vorbereitenden Arbeit für den Krieg wie zu den Truppen- und Flotten-Uebungen. In der letzten Zeit ist viel in dieser Beziehung geschehen, und beide Theile können nur dankbar sein, wenn hierin in erweitertem Maße fortgefahren wird. Es liegt darin auch die beste Erziehung eines Personals für gemischte Stäbe.

Die Organisation beider Theile selbst ist dauernd gefördert worden; das, was für die Marine beabsichtigt wird, liegt offen da, es bedarf daher hier keiner Erörterung darüber. Es soll nur darauf hingewiesen werden, daß die Organisation der Marine sich vielfach auf ganz anderen Voraussetzungen als den für das Heer bestehenden aufbauen muß. Das Gemeinsame ist schon hervorgehoben worden, das Unterscheidende beruht vornehmlich in Folgendem: die unumgängliche Rücksicht auf die große Friedensaufgabe der Marine, den Schutz des überseeischen Handels; die Unmöglichkeit, die Organisation der am Lande formirten Stämme der Marinetheile auch auf ihre Verwendung als Schiffsbesatzung zu übertragen; die erhöhte Schwierigkeit von Neuformationen oder gar Improvisationen im Bereich der Flotte; die Schwierigkeit der Ver-

fügung über den der seemännischen Bevölkerung angehörigen Theil des Beurlaubtenstandes.

Die Friedensaufgabe der Marine bedingt eine dem Kriegsbedarf allein nicht entsprechende Festsetzung des Zahlenverhältnisses zwischen Kreuzern und Linienschiffen. Man braucht eine über das Bedürfniß der Aufklärung hinausgehende Menge jener Schiffe für den Friedensdienst. Die im Interesse des Handels verwandten Kreuzer wird man bei Beginn eines Krieges von den überseeischen Stationen schwerlich heranzuziehen vermögen; indessen werden sie dort keineswegs nutzlos und unthätig sein. Sie werden für den Nachrichtendienst, für den Schutz der Zufuhr und des Handels, für die Sicherung von Etappenstraßen thätig sein, vielleicht auch mitwirken, feindliche Kräfte fern zu halten. Auch Theilen der Armee kann seiner Zeit unter Voraussetzung eines erweiterten Kolonialbesitzes eine entsprechende Thätigkeit während des Friedenszustandes im Auslande erwachsen. Schon jetzt ist dies bezüglich eines Theils der Marine-Infanterie und der Schutztruppen der Fall. Gehören sie auch nicht formell zum Heere, so sind sie doch aus demselben hervorgegangen. Wie schließlich Kolonialtruppen auch in den Krieg außerhalb der Kolonien eingreifen können, haben wir schon gesehen (S. 53, 72 und 73 und der englische Feldzug 1882 in Aegypten — S. 104 bis 106), und so sind wir hier denn wieder beim Gemeinsamen angelangt.

Das Heer ist in der glücklichen Lage, seine Friedensorganisation ohne andere Einschränkung als die durch die Berücksichtigung der Kostenfrage gebotene den Anforderungen der Kriegsgliederung anzupassen. Dieselben Truppentheile, die im Frieden bestehen, rücken, im Wesentlichen in demselben Verbande bleibend, nach Erhöhung ihrer Stärke in den Krieg. Darin liegt ein ganz außerordentlicher Vortheil. Wenn auch mancherlei Abgaben für erst im Mobilmachungsfalle aufzustellende Formationen die Zahl der vorhandenen Offiziere und Unteroffiziere schwächen und die Zahl der

einberufenen Mannschaften des Beurlaubtenstandes wenigstens bei den Fußtruppen die überwiegende ist, so bleibt doch bei jeder Kompagnie 2c. ein Stamm, der dem Ganzen sein Gepräge verleiht; es ist gar nicht zu unterschätzen, was es bedeutet, daß die unter der Fahne befindlichen Mannschaften von einem Theile der Vorgesetzten, welche sie ins Feld führen, von Anfang an ausgebildet worden und daß sie unter sich kameradschaftlich zusammengewachsen sind. Hierin liegt auch der Vorzug unserer Organisation vor der anderer Armeen, welche die zum Kampfe bestimmten Einheiten von der ersten Ausbildungsarbeit durch Formation besonderer Rekrutendepots entlasten.

Die Marine ist in ganz anderer Lage, sie vermag die Kompagnien der Matrosen-Divisionen nicht geschlossen auf die Schiffe zu übernehmen, noch weniger die der Werft-Divisionen. Die verschiedenen Ansprüche der Schiffe an Besatzung machen das unmöglich. Zu einem geschlossenen Truppentheil kann eine Schiffsbesatzung erst mit der Zeit auf dem Schiffe selbst werden; das wird indessen erschwert dadurch, daß die Vorgesetzten meist fremd sind, erleichtert durch das äußerlich enge Zusammensein. Der Gedanke, hier eine grundsätzliche Aenderung herbeizuführen, ist in der Marine keineswegs neu; vielleicht wird er praktisch ausführbar werden, wenn einmal ein Stillstand im Schaffen neuer Schiffsformen eintreten sollte. Dann könnte man wohl, von der Besatzung eines normalen Linienschiffes als taktischer Einheit ausgehend, diese in eine bestimmte Zahl von Kompagnien theilen und dementsprechend auch die Matrosendivisionen organisiren, so daß geschlossene Kompagnien derselben mit ihren Vorgesetzten an Bord genommen werden. Auf das von den Werft-Divisionen zu stellende technische Personal ließe sich das allerdings kaum anwenden, und auch die Bemannung der Kreuzer würde wahrscheinlich immer ein Zerreißen der Verbände bedingen. Ob dann noch eine weitere Folgerung gezogen werden kann, daß nämlich die erste Ausbildung bereits auf dem Schiffe beginnt (gleichzeitiges

Exerziren an Land nicht ausgeschlossen), darüber werden nur Seeoffiziere urtheilen können; vielleicht ergiebt sich eine solche Anordnung von selbst, wenn wir über eine entsprechende Zahl nicht mehr gefechtstüchtiger aber noch für Ausbildungszwecke brauchbarer Linienschiffe verfügen, deren Besatzung dann an Stelle der jetzigen Matrosen-Divisionen treten könnte.

Auch die Armee muß anstreben, wenigstens für die im Ernstfalle in erster Linie zu verwendenden Truppen Friedensstämme in möglichster Stärke zu besitzen. Alles, was erst bei der Mobilmachung aufgestellt wird, ist trotz aller für die Formation getroffenen Vorsorge nicht vollwerthig; aber trotzdem bietet bei richtiger Vorbereitung die Bereitstellung auch solcher Truppentheile keine Schwierigkeit; sie sind thatsächlich in zweiter Linie verwendungsfähig und müssen sogar unter Umständen bald in den Kampf eingreifen. Zu Allem, was man dazu auf dem Lande braucht, tritt bei der Flotte immer noch ein Kriegsschiff mit seiner ganzen Ausrüstung und Armirung hinzu, und dadurch ist die enge Grenze der Neuaufstellungen gegeben. Die Umwandlung eines Handelsschiffes in ein Kriegsschiff hatte weniger Schwierigkeiten, als die Panzer noch keine Rolle spielten, heute ist das Schlachtschiff von Grund aus anders konstruirt, und von einer Verwendung von Handelsschiffen zu Kriegszwecken kann nur, soweit es sich um Aufklärungsschiffe mit beschränkter Thätigkeit und Fahrzeuge zu Nebenzwecken handelt, die Rede sein.

Höchst schwierig gestaltet sich während eines Feldzuges eine unvorbereitete Neuaufstellung von Streitkräften des Heeres, noch zweifelhafter ist der Werth solcher Improvisationen gegenüber festgefügten Truppen; der deutsch-französische Krieg bietet hierfür lehrreiche Beispiele. Geradezu zur Unmöglichkeit wird dergleichen für die Marine. Daß im nordamerikanischen Bürgerkriege thatsächlich bei den Nordstaaten viel improvisirt werden mußte und der Krieg doch zu erfolgreichem Ende geführt wurde,

ist kein Gegenbeweis, da der Gegner zunächst gar keine Flotte hatte.

Ein nicht geringer Grad der Sicherheit der Mobilmachung der Armee sowie der Festigkeit und der inneren Zusammengehörigkeit ihrer Körper beruhte früher auf der Seßhaftigkeit der Bevölkerung, welche es ermöglichte, für die Komplettirung bei der Mobilmachung nicht allein mit festen Zahlen der Mannschaften des Beurlaubtenstandes in den einzelnen Bezirken zu rechnen, sondern auch jedem Truppentheil im Wesentlichen wieder dieselben Leute zuzuführen, die bei ihm ausgebildet worden waren, so daß sich eine Kompagnie wie eine Familie zusammenfand. Das hat sich längst mit der Freizügigkeit und den damit zusammenhängenden ungemeinen Schwankungen der Bevölkerungsziffern geändert, die infolge des allgemeinen Zuges der arbeitenden Bevölkerung nach dem Westen sogar nach den Jahreszeiten verschieden sind. Der Marine erwachsen in dieser Beziehung noch größere Hindernisse, weil ein wesentlicher Bestandtheil ihres Ersatzes, die eigentliche seemännische Bevölkerung, sich stets in großer Zahl auf Schiffen im Auslande befindet und zwar sogar auf solchen fremder Nationen. Auch hiermit muß gerechnet werden, und damit wächst das Bedürfniß, über eine genügende Zahl ausgebildeter Mannschaften zu verfügen, auf deren Anwesenheit in der Heimath man im Allgemeinen rechnen kann, d. h. zur Heranziehung der Landbevölkerung.

Faßt man das Vorstehende zusammen, so kann die Armee für den Krieg als sicher nur mit Formationen rechnen, welche im Frieden bestehen und die durch vorhandene Mannschaften des Beurlaubtenstandes sowie bereite Bekleidung, Ausrüstung, Bewaffnung, Munition, Kriegsfahrzeuge und Pferde auf Kriegsfuß gebracht werden können, in zweiter Linie mit Truppenkörpern, welche erst bei der Mobilmachung aufgestellt werden, für die aber alles Material ebenso bereit liegt und für die das rechtzeitige Eintreffen des Personals und der Pferde in gleicher Weise sichergestellt ist.

Wird an die überseeische Verwendung von Theilen des Heeres gedacht, so muß auch für rechtzeitige Berücksichtigung der Anforderungen, welche das Klima an die Ausrüstung stellt, gesorgt werden. Bei der Marine bilden die vorhandenen Kriegsschiffe eine ganz feste Grenze, über die auch bei reichlichem Vorhandensein von Mannschaften nebst Ausrüstung und Waffen nicht hinausgegangen werden kann; durch die Inanspruchnahme von Handelsschiffen kann immer nur für Nebenzwecke gesorgt und die Kampfkraft nicht unmittelbar gesteigert werden. Damit wächst das Bedürfniß der Fürsorge für Schiffe schon im Frieden.

II. Vorschriften, Litteratur und Unterricht.

Die Kommandirung einzelner Offiziere der Armee zur Marine und umgekehrt ist der Weg, um Organe heranzubilden, geeignet zu gemeinsamer Vorbereitung für den Krieg und im Kriege für die gemeinsame Führung. Naturgemäß bleibt es eine verhältnißmäßig geringe Zahl von Männern, welche auf diesem Wege unterrichtet werden können, klein namentlich für das große Heer. Sollen sie auch ihr Wissen weiter verbreiten, so mag das wohl mit gewissem Erfolge innerhalb des noch immer schwachen Offizierkorps der Marine möglich sein, im Heere aber nicht. Und doch haben wir gesehen, wie nöthig eine Verallgemeinerung gewisser Kenntnisse ist: selbst der Kavalleriepatrouille muß zugemuthet werden, Meldung über ein erscheinendes Geschwader zu erstatten; Offiziere der Armee, welche die einfachsten Begriffe davon, was bei einer Landung zu thun ist, erst auf der Ueberfahrt lernen sollen, werden ihre Mannschaften schwerlich genügend zu unterrichten vermögen; schon das Verladen von Pferden, Geschützen und Fahrzeugen auf Schiffen wird eine Verzögerung erleiden, wenn auch die Offiziere erst an Ort und Stelle darüber belehrt werden müssen.

Das Alles weist doch auf die möglichste Verallgemeinerung der unentbehrlichen Kenntnisse schon im Frieden hin,

auf die Einreihung in das zur Ausbildung Unumgängliche. Man kann dabei nicht bei technischen Einzelheiten, wie die vorher erwähnten, stehen bleiben; innerhalb der Armee begnügen wir uns nicht, den Infanterieoffizier zu lehren, wie er Kavallerie und Artillerie bekämpft; — um mit diesen Waffen und gegen den Feind kämpfen zu können, muß er auch wissen, wie ihre Kampfweise ist und was sie zu leisten vermögen. Entsprechendes gilt auch vom Marsch, von der Sicherung, Aufklärung, kurz vom ganzen kriegerischen Leben. Heer und Flotte greifen in ihrer Thätigkeit, wie wir gesehen haben, gleichfalls ineinander, wenn auch nicht so eng wie die verschiedenen Waffen innerhalb des Heeres, daher wird auch eine gegenseitige Kenntniß der allgemeinen Verhältnisse, in großen Zügen nöthig, unter Ausscheidung aller entbehrlichen Einzelheiten.

Theoretisch läßt sich solche Kenntniß gewinnen durch das Studium der Vorschriften, durch die sie ergänzende Litteratur und durch den Unterricht.

Die Vorschriften der Armee, in erster Linie die Felddienst-Ordnung und die Reglements der drei Waffen, sind für Jedermann offen; es ist nicht schwer, sich aus ihnen über die Thätigkeit des Heeres in den verschiedenen Phasen des Krieges zu unterrichten, wenigstens auf taktischem Gebiete. Taktische Vorschriften der Marine sind dagegen dem Buchhandel nicht übergeben worden. Wir dürfen annehmen, daß gewichtige Gründe hierfür bestehen. Auch in der Armee werden Vorschriften technischer Natur, namentlich auch solche, welche die Einzelheiten der Kriegsgliederung erkennen lassen oder sich auf den Kampf um Festungen beziehen, den Offizieren allein zugänglich gemacht; andere Materien werden geheim gehalten, so lange sie sich noch im Versuchsstadium befinden. Eine Entscheidung, inwieweit ähnliche Gesichtspunkte das Ausschließen einer Veröffentlichung der taktischen Vorschriften der Marine bedingen, kann nur diese selbst fällen. Vielleicht treten mit der Zeit Aenderungen hierin ein, wie es auch bei der Armee der Fall gewesen ist: als dieselbe

1870 in den französischen Krieg eintrat, standen ihre Reglements nicht auf der Höhe der Zeit, namentlich für die Infanterie bestanden veraltete Formen, unvermittelt daneben andere, der modernen Bewaffnung angepaßt; außerdem gab es noch eine nicht der Oeffentlichkeit übergebene, selbst den Offizieren nur unter Einschränkung zugängliche Anweisung, in welcher die Grundsätze für das Gefecht, den neuesten Erfahrungen Rechnung tragend, im Zusammenhange erörtert wurden. Was damals geheim gehalten wurde, ist heute in die auf kriegsmäßiger Grundlage geschriebenen neuen Reglements hineingearbeitet und in keiner Weise mehr Geheimniß. Gestatten die Verhältnisse bei der Marine ein solches Vorgehen auf absehbare Zeit noch nicht, so wird es doch vielleicht möglich sein, das für die Offiziere des Heeres Wissenswerthe ihnen in einer nur für den Dienstgebrauch bestimmten Zusammenstellung zugänglich zu machen.

Eine nicht unwesentliche Ergänzung der offiziellen Vorschriften bildet die Litteratur, selbstredend niemals absolut maßgebend — das bleiben jene allein —, aber doch in vieler Beziehung unentbehrlich zur Anregung. Nicht einem Jeden läßt sein Beruf die Zeit zu eingehendem Selbststudium nach Quellen, nicht ein Jeder ist überhaupt befähigt hierzu. Der Litteratur fallen auch Gebiete zu, welche in den Vorschriften nicht Platz finden, weil sie sich gar nicht reglementarisiren lassen. Dahin gehört in erster Linie alles Strategische und auch ein Theil des Taktischen. „Das Reglement erschöpft die taktischen Lehren nicht; es beschränkt sich auf die grundlegenden Gesetze.“*)

Die Militärlitteratur ist nun auf allen Gebieten eine ungemein ausgedehnte, vielleicht zu ausgedehnt, und wenn in dem verhältnißmäßig kleinen Offizierkorps der Marine weniger geschrieben wird, so gereicht ihm das sicherlich nicht zum Vorwurf. Es soll hier auch nur darauf hingewiesen werden, wie außerordentlich dankenswerth

*) Exerzir-Reglement für die Infanterie, II, 125.

für die Belehrung der Offiziere des Heeres es wäre, wenn ihnen durch die Marinelitteratur mehr Gelegenheit geboten würde, sich selbst zu unterrichten.*) Was jetzt zur Verfügung steht, ist zum größeren Theil für diesen Zweck entweder zu technisch, oder es ist ganz „populär" geschrieben und von vornherein für nichtmilitärische Kreise bestimmt. Das kriegsgeschichtliche Gebiet erscheint am geeignetsten, Belehrung zu bieten und Verständniß zu wecken, allerdings unter der Voraussetzung, daß bei Prüfung der Erfolge und Mißerfolge die derzeitigen und die gegenwärtigen Kampfmittel, die sich gerade in der letzten Zeit so ungemein verändert haben, in Vergleich gestellt werden. Dem entspricht auch eine Reihe von ausgezeichneten kleineren Arbeiten, die zum Theil in dieser Schrift benutzt und angezogen sind; eine größere umfassende Darstellung besitzen wir bisher doch nur in dem hochbedeutenden und geistvollen Werke Mahans, dessen Uebersetzung ins Deutsche dankenswerther Weise auf Veranlassung der Marineleitung erfolgt ist und auf dessen hohen Werth auch für die Armee von Allerhöchster Stelle hingewiesen ist; aber bisher liegt uns nur die Geschichte älterer Seekriege vor.

Je schwieriger die eigene Information aus Vorschriften und Litteratur ist, desto wichtiger wird die allgemeine Belehrung durch den Unterricht. Auf der Kriegsakademie ist ein Vortrag über Seekrieg in den Lehrplan eingereiht worden. Es ist vielleicht nicht ohne Interesse, zu sehen, was in anderen Staaten in dieser Beziehung für erforderlich erachtet wird; in der russischen Generalstabsakademie sind Vorträge über Marine nach folgendem Programm zur Einführung gelangt: Die Bedeutung der Seekraft, historischer Abriß der Kampfmittel auf dem Meere; Charakteristik der Periode,

*) Augenblicklich wird bei der Königl. Hofbuchhandlung E. S. Mittler & Sohn die Herausgabe eines größeren Werkes über moderne Seetaktik vorbereitet: „Die Flottenführung im Kriege auf Grund des Doppelstaffel-Systems". Der Verfasser ist der Oesterreichische Linienschiffs-Kapitän v. Labrés. Ein Anhang behandelt auch die neusten Kriege. Zahlreiche Abbildungen sind beigegeben.

welche jetzt die Flotte durchlebt hat; das Material der Flotte; Organisation der Flotte; Seeschlacht; Kampf der Flotte mit der Küste; Grundriß der Seemacht Englands; Kreuzerkrieg.

Auf unseren Kriegsschulen soll beim „Dienstunterricht" zum Schluß „eine kurze Uebersicht über die Organisation der Reichsmarine" gegeben werden. Ein Mehr wird bei der gegenwärtigen Dauer der Kurse kaum angängig sein; andererseits wäre es sehr nützlich, wenn der Stoff, wie zu Anfang dieses Abschnitts angedeutet, erweitert werden könnte.

Bei der Kavallerie pflegt das Meldewesen im Kriege auch durch Unterricht über das Aussehen der Truppen fremder Armeen vorbereitet zu werden, es erscheint unumgänglich, Unteroffiziere und Patrouillenführer auch die einfachsten Merkmale für das Erkennen von Kriegsschiffen kennen zu lehren.

Durch Unterricht auf diesem Gebiete kann in der Armee offenbar noch mancherlei geschehen; allerdings muß, um den ohnehin großen Lernstoff nicht ins Ungemessene wachsen zu lassen, sorgsam ausgewählt werden, was wirklich gebraucht wird. Nur bei sachgemäßer Einschränkung des Lehrgegenstandes und beim Vorhandensein von Material zum Anschauungsunterricht läßt sich etwas erreichen; ohne dies wäre es eine werthlose Gedächtnißbelastung.

Die Marine verfügt in den Offizieren der Marineinfanterie jederzeit über ein für die erforderliche Unterweisung in den Verhältnissen des Heeres geeignetes Lehrpersonal — vorausgesetzt, daß im Einzelfalle die Befähigung zu einem fördernden Unterricht vorhanden ist.

III. Versuche und Uebungen.

1. Versuche.

Unterricht wird, wie schon angedeutet, am besten durch Anschauung gefördert; die Anschauung des Wirklichen ist aber sehr viel wirksamer als eine solche durch Abbildungen und Modelle.

Darin besteht der Werth der Kommandirungen als Zuschauer zu Uebungen und Versuchen. Uebungen sollen bereits nach Möglichkeit ein Bild des kriegerischen Vorganges geben; auf dem Lande unterscheiden wir grundsätzlich solche zur Ausbildung der Truppe und solche, bei denen die Ausbildung der Führer in erster Linie steht, ohne daß diejenige der Truppe hierbei vernachlässigt wird.*) Bei dieser muß das Erreichen eines gewissen Ausbildungsgrades, also die Möglichkeit eines glatten Verlaufes der Uebung, vorausgesetzt werden; ohne dies wird sie nicht in vollem Maße lehrhaft sein. Wenn man dies auf die gemeinsamen Uebungen der Armee und der Marine überträgt, so liegt die Erwägung nahe, daß auf einem so wesentlich neuen Gebiete den eigentlichen Uebungen im größeren Stile, welche zur beiderseitigen taktischen Belehrung dienen sollen, zweckmäßiger Weise mehr technische Uebungen im Sinne von Versuchen vorangehen werden. Dadurch würde sich nach Möglichkeit vermeiden lassen, daß später beim Manöver lediglich aus Anlaß technischer Reibungen ein in doppelter Beziehung kostbarer Uebungstag gewissermaßen verloren geht. Das wird sich z. B. mit Bezug auf die ineinandergreifende Thätigkeit beider Theile beim Einschiffen und Ausschiffen unter verschiedenen Verhältnissen (vielleicht zunächst mit Absehen von einer bestimmten taktischen Lage) empfehlen.

Ist auf Grund solcher Versuche erst eine eingehende Vorschrift hierfür entworfen und beim Heere durch Versuche und Unterricht in Fleisch und Blut übergegangen, so wird der Bedarf nach solchen Vorübungen wahrscheinlich geringer werden. Wie schon wiederholt, so sollen auch hier wieder die Eisenbahnen zum Vergleich dienen: Früher wurden alljährlich alle Truppentheile im Verladen auf Eisenbahnen geübt; seit einer Reihe von Jahren hat man diese Uebung mit Rücksicht auf die so häufig vorkommenden Eisenbahntransporte, namentlich der Fußtruppen, auf eine praktische Unterweisung im

*) Felddienst-Ordnung 26.

Verladen von Pferden, Geschützen und Fahrzeugen im Beisein der Offiziere und Unteroffiziere beschränken können; dies aber ist auch noch erforderlich, ebenso das Ueben des Ausladens unter ungewöhnlichen Verhältnissen. Auf dem Wasser ist das Entsprechende meist noch schwieriger und, wie es dort auch auf das richtige Eingreifen der Bahnbeamten ankommt, so ist hier die Mitwirkung des Personals der Marine noch viel schwieriger und wichtiger, und auch für diese eine Probe und Uebung wahrscheinlich nicht überflüssig. Etwas Anderes, was man auch ohne eine große Vorbereitungen beanspruchende gemeinsame Uebung lernen kann, ist das Beobachten vom Lande nach dem Wasser und umgekehrt; das kann geschehen, wenn man nur weiß, wann und wo der Andere in Sehweite übt; in der ersten Zeit wenigstens wird es allerdings nöthig oder doch zum mindesten sehr fördernd sein, wenn sich dann ein Seeoffizier bei der Truppe bezw. ein Offizier des Heeres auf dem Schiffe befindet, um das Beobachtete zu prüfen, zu berichtigen und zu erläutern. Auch solche Uebungen werden zunächst als Versuche betrieben werden müssen, auf Grund deren eine Anleitung für die gegenseitige Beobachtung entworfen wird.

Solche Anleitungen sind um so unentbehrlicher, als doch in der Regel nur die in der Nähe der Küste garnisonirenden Truppen zu Versuchen und Uebungen herangezogen werden können, die übrigen aber auf den Unterricht angewiesen bleiben.

2. Manöver.

Schon im Jahre 1890 betheiligte sich auf Allerhöchsten Befehl die Flotte am Manöver eines Armeekorps; sie griff damals sowohl durch Geschützfeuer sowie durch eine Landung von Theilen der Schiffsbesatzung in den Kampf am Lande ein. Es war ein erster Versuch, bei dem sich zeigte, wie außerordentlich schwierig es ist, ohne die Selbständigkeit der Entschlüsse der Parteiführer gefährdendes Eingreifen der Leitung das Gelingen eines solchen taktischen Zusammen-

wirkens zu ermöglichen. Die Verhältnisse hatten es nicht gestattet, Truppen auf Schiffe zu verladen und landen zu lassen.

Bisher ist ein solches Manöver nicht wiederholt worden. Sollte darauf erneut Bedacht genommen werden, so darf wohl vorausgesetzt werden, daß sich auch entsprechende Mittel zu einer möglichst kriegsmäßigen Gestaltung aufwenden lassen. Die Anlage könnte recht verschiedenartig sein, z. B. die eine Partei ist eingeschifft und landet, während die Küste nur beobachtet, vielleicht an einzelnen Punkten vertheidigt wird, die Truppen der anderen Partei sich im Wesentlichen aber noch im Innern des Landes befinden und je nach den einlaufenden Meldungen zur Abwehr herangezogen werden; die Benutzung der Eisenbahn in kriegsmäßiger Weise zur Versammlung und Heranziehung wäre besonders lehrreich, ob mit Rücksicht auf den Friedensverkehr möglich, bleibt allerdings fraglich, wenn nicht Alles vorher geplant ist, womit wieder der Grad der Belehrung herabgemindert wird. Oder die Parteien sind im Anmarsche gegen einander und die eine wird durch eine Landung von Truppen unterstützt, die nach den Umständen eingreifen. Oder die schwächere Partei befindet sich zunächst in der Vertheidigung mit einem Flügel an der Küste —, die Flotte und eine Landung kommen zu Hülfe. Oder eine Partei zieht sich nach der Küste zurück und wird durch die Flotte und gelandete Truppen aufgenommen und zu neuem Vorgehen gestärkt 2c. Die Schwierigkeit liegt nicht im Auffinden geeigneter einfacher allgemeiner Kriegslagen, sondern in einer solchen Anlage, daß die Ausführung einer Landung gesichert ist, ohne daß in zweckwidriger Weise in die Führung eingegriffen zu werden braucht.*) An sich ist es ja ganz kriegsgemäß, wenn es nicht möglich ist, der Absicht entsprechend gleich am ersten Tage zu landen, sondern wenn dies erst nach wiederholter Erkundung, durch Demonstrationen oder nach dem erfolgreichen Eingreifen der schon am Lande befindlichen Truppen am zweiten oder dritten Manövertage gelingt, aber für

*) Felddienst-Ordnung 575.

die auf den Schiffen befindlichen Truppen bringt dann die ganze betreffende Zeit keine Belehrung. Irgend einen Nachtheil wird man immer in den Kauf nehmen müssen, und es kommt nur darauf an, daß der Vortheil, den man andererseits wieder für die Ausbildung erlangt, diesen aufwiegt.

Natürlich ist für ein gemeinsames Manöver eine Landung kein unbedingtes Erforderniß, die Flotte kann, wie wir gesehen haben, im Ernstfalle auch in anderer Weise eingreifen, und das kann auch bei einer Uebung zur Darstellung kommen.

Es fragt sich nun, wie man die Flotte bei solchen Manövern formirt. Wird eine Landung beabsichtigt, so ist doch die Voraussetzung, daß die Seeherrschaft in dem betreffenden Meerestheile im Wesentlichen erreicht ist; die Seestreitkräfte des Gegners werden also wahrscheinlich nur gering bemessen werden; es kann auch dem gemeinsamen Manöver der Kampf um die Seeherrschaft vorangehen, die Leitung hat es schließlich in der Hand, durch Verstärkungen und Nachrichten so auf den Gang des Manövers einzuwirken, daß das Unternehmen nicht unmöglich wird. Das Einfachste wäre ja, nur einen Theil mit einer Flotte zu versehen, die Belehrung würde dann aber geringer werden.

Zweifellos ist es recht schwierig, solche Uebungen anzulegen, und es darf nicht als ein Unglück oder ein Fehlschlagen angesehen werden, wenn die ersten, die doch immer einen Versuchscharakter tragen, nicht ganz nach Wunsch verlaufen. Lehrreich werden sie immer sein, namentlich, wenn man damit ein bestimmtes Versuchsprogramm verbindet, das sich vielleicht auf Folgendes erstrecken könnte: Zweckmäßige Zusammensetzung und Art des Zusammenarbeitens eines gemischten Stabes; gegenseitiges Beobachten und zusammengesetztes Meldewesen; gemeinsames Erkunden des Landungspunktes; Einschiffen und Ausschiffen; Zusammenwirken im Gefecht.

Selbstredend ist es am lehrreichsten, wenn die Stärke der einzuschiffenden Truppen ganz dem Ernstfalle entspricht, aber das wird

mit Rücksicht auf Kosten und verfügbare Transportschiffe nicht immer möglich sein, und gerade so, wie beim Manöver auf dem Lande die Truppen in Friedensstärke erscheinen und auch in so kleinen Verbänden (bei den Brigademanövern sogar in halben gemischten Brigaden) gegen einander fechten, wie es im Kriege nur ganz ausnahmsweise vorkommt, so wird man über Entsprechendes auch bei den zur Landung bestimmten Truppen hinwegsehen müssen. Sache der „Besprechung" durch den Leitenden wird es dann sein, auf die nicht zur Darstellung gebrachten „Reibungen" der größeren Verhältnisse und des Ernstfalles hinzuweisen und darauf hinzuwirken, daß sich nicht unrichtige Anschauungen auf Grund der Friedensverhältnisse einbürgern.

Im Allgemeinen wird das Manöver an allgemeiner Belehrung reicher werden, wenn nicht die strategischen, sondern die taktischen Gesichtspunkte in den Vordergrund treten. Jene können desto mehr Beachtung bei Generalstabs- und Admiralstabsreisen finden. Für die Ausführung des Manövers werden sich die Vorschriften der Felddienst-Ordnung zum großen Theile unmittelbar, zum mindesten aber sinngemäß anwenden lassen.*)

3. Besondere Uebungen.

Selbstredend können solche gemeinsamen Uebungen auch außerhalb des Rahmens der Manöver stattfinden; das kann sogar unter Umständen sehr zweckmäßig sein, im Besonderen, wenn dabei der Kampf um Küstenbefestigungen oder Festungen zur Darstellung gebracht werden soll. Die Kriegslage kann hierbei abermals allen Möglichkeiten des Ernstfalles nachgebildet sein. Eine Landung von Truppen ist nicht erforderlich, es kann vielmehr ebensogut das Zu-

*) Auf die Einzelheiten der Anlage und Ausführung eines Manövers einzugehen, würde die Grenzen dieser Betrachtungen übersteigen. Was ich in meiner Schrift „Der Dienst des Truppen-Generalstabes im Frieden" über Anlage und Leitung von Manövern dargelegt habe, wird sich zum Theil auch auf solche zusammengesetzten Manöver übertragen lassen.

sammenwirken der Flotte mit einem von vornherein auf dem Lande befindlichen Korps dargestellt werden, auch lediglich der Angriff der Schiffe auf Küstenwerke, welche nur über ihre Besatzung verfügen.

Schießübungen mit gemischten Waffen sind schon auf dem Lande nur von Nutzen, „sofern das Gelände kriegsmäßige Anlage und Durchführung sowie gleichzeitiges Zusammenwirken der Waffen gestattet".*) Letzteres ist sehr schwer zu erreichen, kaum ausführbar erscheint es für gemeinsame Uebungen von Truppentheilen und Schiffen. Um so wichtiger werden daher Kommandirungen von Offizieren des Heeres zu Schießübungen der Flotte und umgekehrt, um das Verständniß für das, was beiderseits geleistet werden kann, zu fördern.

IV. Besondere Ausbildung der Offiziere.

1. Generalstabs- und Admiralstabsreisen.

Generalstabs- und Admiralstabsreisen sollen in erster Linie die Ausbildung für größere Verhältnisse des Krieges fördern. Einzelne Offiziere der Armee sind schon zu diesen kommandirt worden und umgekehrt. Zweifellos ist dergleichen sehr lehrreich und fördernd für beide Theile, vielleicht würde sich ein Versuch einer Reise empfehlen, bei welcher Heer und Flotte annähernd gleichmäßig vertreten sind. Sie müßte je nach der Lage bald zu Pferde, bald zu Schiff, bald getheilt erfolgen. Daß der Leitende die Kriegführung zu Lande und zu Wasser beherrscht, ist Voraussetzung, trotzdem wird er, der Armee angehörig, eines sachverständigen Gehülfen von der Marine nicht entbehren können; Entsprechendes gilt, wenn die Leitung in den Händen der Marine liegt. Auch bei dieser Gelegenheit könnte die Zusammensetzung eines für den Kriegsfall vorgesehenen gemischten Stabes und der Geschäftsgang in demselben erprobt werden; daraus würde sich die Aufstellung einer bezüglichen Geschäftsvertheilung und Geschäftsordnung ergeben. Der-

*) Felddienst-Ordnung 31.

gleichen im Ernstfalle fertig zu haben, ist sehr zweckmäßig; sicherlich wird sich bei jedem höheren Stabe im Kriege ein eigenartiger Geschäftsgang durch die Praxis herausbilden; es ist aber ein großer Unterschied, ob das auf Grund einer schon vorhandenen Geschäftsordnung geschieht, oder ob der Chef des Generalstabes oder Oberquartiermeister jede Einzelheit in dieser Beziehung zunächst besonders anordnen muß — weder er noch seine Organe haben für solche rein bureaukratische Thätigkeit Zeit, sie müssen durch etwas schon im Frieden Vorbereitetes davon entlastet werden. Das Bedürfniß hierzu wächst, je fremder einander und fremdartiger die Glieder des Stabes sind.

In den Bereich des zu Erörternden und zu Lernenden gehört, wie bei den Generalstabsreisen, welche sich allein mit dem Landkriege beschäftigen, sowohl das Operative mit allen Vorbereitungen zum Aufmarsch und vorangehenden Arbeiten in der Garnison als das Taktische. Dazu kommen Verpflegung und Sanitätswesen, daher wäre auch hier die Heranziehung von Intendanturbeamten und Sanitätsoffizieren der Armee und der Marine in beschränkter Zahl nützlich. Unter den Offizieren des Heeres würden sich außer den Generalstabsoffizieren Offiziere aller Waffen der Feldarmee befinden müssen, wenn Befestigungen und Festungen in den Bereich der Uebungen gezogen werden, jedenfalls auch Fußartillerie- und Ingenieuroffiziere.

Solche Reisen sollen, wie schon angedeutet, ergänzen, was sich bei Uebungen nicht oder nur unvollkommen darstellen läßt. Steht bei diesen das Taktische im Vordergrunde, so ist bei jenen die Durcharbeitung des Strategischen in vollstem Umfange angängig. Das Taktische bedarf, wenn keine Truppen vorhanden sind, naturgemäß einer gewissen Einschränkung; nur ein besonders beanlagter, mit Phantasie und Darstellungsgabe ausgestatteter Leitender ist im Stande, die Gefechtslage auch in Einzelheiten glaubwürdig festzustellen und — anschaulich zu machen; das ist eine Kunst, die nicht

einem jeden Offizier gegeben ist, den seine Führereigenschaften und Kenntnisse sonst voll zur Leitung befähigen. In dieser Beziehung muß sich ein Jeder selbst kennen und sich hiernach die Grenze ziehen, inwieweit er es wagen darf, in das Einzelne des Verlaufs eines Kampfes einzutreten. Die hierdurch an die Leitung gestellten Anforderungen wachsen bei solchen Reisen mit zusammengesetztem Personal; es ist kaum zu erwarten, daß eine Persönlichkeit die Technik des Gefechts zu Lande und zu Wasser in dem Maße beherrscht, daß er mit Nutzen sich so eingehend damit befassen kann, wie es unter günstigen Verhältnissen auf dem ihm gewohnten Elemente allein möglich ist. Dazu kommt noch, daß es vom Lande aus besonders schwierig ist, sich über den Punkt zu einigen, auf welchem man sich die Schiffe liegen denkt. Der Blick in die Wirklichkeit ergänzt hier nicht die Karte, wie es im Gelände der Fall ist. Aus diesem Grunde beanspruchen diejenigen Momente besondere Aufmerksamkeit, welche gewissermaßen Abschnitte und Ruhepunkte im Gange der Handlung bilden. In erster Linie sind es die so ungemein wichtigen Erkundungen, die man kriegsmäßig auf Booten und am Lande ausführen kann. Soll z. B. eine Landungsstelle ausgesucht oder eine Küstenbefestigung mit Rücksicht auf ihren Angriff erkundet werden, so läßt sich thatsächlich eine Lage schaffen, welche der Wirklichkeit sehr nahe kommt, wenn nämlich der Leitende oder eins seiner Organe, über die Maßnahmen des Vertheidigers voll unterrichtet, sich der Erkundung anschließt und durch seine Angaben über das augenblicklich vom Gegner zu Wasser oder zu Lande Sichtbare, über erhaltenes Feuer und dergleichen das ergänzt, was der Erkundende bezüglich des Fahrwassers, der Küste, des weiteren Geländes und der etwa vorhandenen Befestigungen selbst wahrnimmt. Er kann dann auch, wenn seine Mittheilungen über die angenommenen Hindernisse der Erkundung, z. B. das erhaltene Feuer, nicht genügend berücksichtigt werden, eine endgültige Entscheidung über die Möglichkeit der Fortsetzung der Erkundung treffen und eine unkriegs-

gemäße Ausführung des Auftrages verhindern. Solche Uebungen dürften sich hervorragend lehrreich gestalten lassen, und daher ist es wünschenswerth, eine möglichst große Zahl von Offizieren daran theilnehmen zu lassen; das kann auch außerhalb der Generalstabsreisen in besonderen Erkundungsfahrten geschehen, bei denen der Belehrung wegen auch mehr Offiziere auf einem Boot vereint sein können, als der Ernstfall es verlangt. Der Zweck dieser Erkundungen ist, richtig sehen lernen; thatsächlich wird dies aber nur bezüglich des Geländes erreicht, Schiffe und Truppen muß man sich vorstellen; auch sie zutreffend zu sehen, kann man nur in der Praxis erlernen, und das führt wieder zu Kommandos zu den Manövern. Eine Anzahl von Offizieren des Heeres auf einem zu diesem Zwecke bestimmten „neutralen" Fahrzeuge unter sachverständiger Leitung vereint, könnte z. B. lediglich die Aufgabe erhalten, die Vorgänge auf dem Wasser zu beobachten, richtig zu deuten und zu melden; unter der Voraussetzung vorangegangener ausreichender Belehrung müßte sich sehr viel hierdurch erreichen lassen.

Zum Schluß noch eins: in der Armee war es von jeher Tradition, daß die Kameradschaft unbeschadet der Arbeit bei Generalstabsreisen besonders gepflegt wurde; auch den gemeinsamen Reisen kann es nur zu gut kommen, wenn es dabei bleibt. „Wenn der Leitende bei allem Ernste d r Sache den kameradschaftlichen Ton anzuschlagen versteht, wenn er, dem weit mehr Arbeit obliegt, als allen Anderen, es vermag, nach gethanem Tagewerk ganz Kamerad zu sein, dann wird er auch, ohne die Freudigkeit am Dienste zu mindern, die höchsten Anforderungen stellen können." *)

2. Uebungsaufgaben auf der Karte.

Daß den Generalstabsreisen Arbeiten auf der Karte vorangehen müssen, wurde schon erwähnt, aber auch unabhängig davon

*) v. Janson, „Der Dienst des Truppen-Generalstabes im Frieden".

können sie, sei es, daß sie operativer, sei es, daß sie taktischer Natur sind, sehr nützlich sein. Die Felddienst=Ordnung fordert für taktische Aufgaben wie Kriegsspiel „geschicktes Leiten durch besonders hierzu geeignete Persönlichkeiten ohne Rücksicht auf das Dienstalter" als „Vorbedingung". Das trifft in erhöhtem Maße für Aufgaben zu, bei welchen Heer und Flotte im Zusammenwirken gedacht sind. Der Aufgabesteller ist zunächst zu eingehender Selbstprüfung verpflichtet, inwieweit er überhaupt durch Kenntnisse und Uebung befähigt ist, auf das ihm ursprünglich fremde Element hinüberzugreifen; ist er in der Lage, sich von einem Sachverständigen eingehenden Rath zu holen, so wird das seine Thätigkeit fördern und ihn selbst sicherer machen. Trotzdem bleibt möglichste Beschränkung rathsam. Ein Offizier des Heeres wird z. B. gut thun, die Flotte nur insoweit in den Bereich der von ihm gestellten Aufgabe zu ziehen, als es zur Klärung der Lage erforderlich ist, nicht aber auch von seinen Offizieren eine Verfügung über Seestreitkräfte zu fordern, und wo dies in Aufgaben in größerem Rahmen unumgänglich ist, doch auch nur in der allgemeinen Weise, wie sie von einem Oberbefehlshaber gemischter Streitkräfte ausgehen wird; das ist aber schon eine Art von Aufgaben, welche im Wesentlichen nur für Generalstabsoffiziere und überhaupt behufs Heranbildung für die höhere Truppenführung angezeigt ist.

3. Kriegsspiel.

Das Kriegsspiel wird bei der Armee wie bei der Marine gepflegt; man sollte meinen, daß es sich nutzbringend auch als ein gemeinsames gestalten ließe, aber es ist fraglos, daß das nicht leicht ist. Die Armee hat sich längst von den beengenden „Regeln" des alten „Spiels" mit Würfeln und Verlusttabellen frei gemacht, an dessen Stelle gewissermaßen eine Generalstabsreise oder ein Uebungsritt auf dem Papier getreten ist; — der Name „Spiel" paßt gar nicht mehr für diese Thätigkeit und ist nur noch historisch. Be-

sondere Ansprüche an die Leitung entstehen, wenn der Plan kein genügendes Bild vom Gelände giebt, wenn Zweifel über Gangbarkeit, Sicht und Deckung möglich sind; dann muß der Leitende in jedem Einzelfalle erklärend und entscheidend eingreifen; geschieht dies nicht rechtzeitig, sind schon Maßnahmen unter unrichtigen, dem Leitenden unbekannt gebliebenen Voraussetzungen erfolgt, so ist die Handlung bereits auf einen der Wirklichkeit nicht entsprechenden Weg gerathen. Eine andere Erschwerung liegt im Ueberwiegen des Technischen, das z. B. beim Kampf um Befestigungen in den Vordergrund tritt; dann läßt es sich nicht vermeiden in die Einzelheiten der angerichteten Zerstörungen näher einzugehen, als es bei Angabe der Verluste im Felde nöthig wird; hier genügen allgemeine Mittheilungen entsprechend denjenigen, welche die Felddienst-Ordnung für die Schiedsrichter beim Manöver vorschreibt. Aehnlich liegen die Verhältnisse bei Darstellung des Kampfes auf dem Wasser; solange es sich um die hohe See handelt, kann an Stelle der Karte eigentlich nur ein Blatt weißen Papiers treten, quadrirt zur Festlegung der Entfernungen. Wie nun der Uebergang zu einer Aktion darzustellen ist, bei welcher das Fahrwasser eine Rolle zu spielen anfängt, wie dessen richtiges Erkennen durch Lothen &c. bezw. seine Unkenntniß zum Ausdruck gebracht werden soll (die Seekarten enthalten auch die Seezeichen, welche für den Gebrauch beim Kriegsspiel doch ebenso entfernt werden müssen, wie es im Kriege der Fall ist), darüber können nur seemännische Sachverständige entscheiden, ebenso darüber, wie weit in die Einzelheiten der von den Schlachtschiffen angerichteten Zerstörungen eingegangen werden muß. Die Marine-Rundschau (1899, Heft 4) enthält einen Aufsatz „Das Seekriegsspiel von F. Jane"; diese englische Arbeit setzt nach der dort gegebenen Darstellung einen ungemein verwickelten Apparat voraus, der eine Vertiefung in Einzelheiten und ein Schema zu bedingen scheint, wie unser längst verlassenes Kriegsspiel alter Zeit. Ob nicht eine freiere Auffassung möglich und nutzbringender ist, darüber

müssen, wie gesagt, Seeoffiziere entscheiden. Das aber scheint festzustehen, daß diese oder eine ähnlich unfreie Methode unvereinbar ist mit dem jetzt bei der Armee üblichen und bewährten Kriegsspiel.*)

Wie nun ein Kriegsspiel für ein Zusammenwirken von Heer und Flotte einzurichten ist, das wird sich nur durch praktische Versuche feststellen lassen. Hier kann nur von Gesichtspunkten die Rede sein, welche vom Standpunkte der Armee dafür aufzustellen wären:

Das strategische Kriegsspiel wird weniger Schwierigkeiten bieten, die Offiziere des Heeres werden hier verhältnißmäßig leicht sich in die Lage hineinfinden und Verständniß gewinnen. Das taktische Kriegsspiel wird die nicht seemännischen Theilnehmer nur insofern mit technischen Einzelheiten befassen dürfen, als sie auch im Ernstfalle damit zu thun haben würden, z. B. mit den Einzelanordnungen des Ausschiffens und Landens. Dagegen ist es für sie unwesentlich ob das feindliche Linienschiff A einen Mast verloren hat oder ein bestimmter Thurm desselben demontirt ist; es kommt vielmehr darauf an, zu wissen, welche Wirkung die betreffenden Schiffe ausüben, bezw. welche Wirkung seitens der eigenen Schiffe oder Küstenwerke im Allgemeinen auf sie ausgeübt wird, oder vielmehr welchen Eindruck von dieser Wirkung der betreffende Führer von seinem Platz nach eigener Beobachtung oder auf Grund von Nach-

*) Nur beiläufig sei hier erwähnt, daß Jane nach Angabe jenes Aufsatzes „Die Kosten in jedem modernen Kriege“ für den „Faktor“ erachtet, „der zum Schluß den Ausschlag giebt, und daß die Frage, welche Unkosten mit bestimmten strategischen Durchführungen verbunden sind, von entscheidender Bedeutung ist. So wird z. B. der Entschluß, den eigenen Handel mit den vorhandenen Mitteln zu schützen oder für die Vernichtung des feindlichen Handels einen Theil der Streitkräfte abzugeben, von der Ueberlegung abhängen, inwieweit der pekuniäre, aus dem Verfahren erwachsende Vortheil das Risiko ausgleicht und den weiteren Verlauf des Krieges zu beeinflussen geeignet ist.“ — Ein auf solcher Grundlage aufgebautes „Kriegs-(?)spiel“ mag eine angenehme Beschäftigung für Kaufleute sein, aber keine nützliche für Soldaten.

richten im Ernstfalle haben würde. Im Kriege sind es durchaus nicht immer die thatsächlich erzielten Erfolge, welche den Entschluß beeinflussen, sondern es sind die eigenen Vorstellungen von ihnen, die nicht immer die richtigen sind. Die Schwierigkeit, die thatsächliche Wirkung zu erkennen, ist gewachsen mit der durch die Vervollkommnung der Waffen gebotenen Vergrößerung der Entfernungen, auf welche der Kampf beginnt, mit dem Anwachsen der in der Schlacht zur Verwendung kommenden Massen und der dadurch außerordentlich gesteigerten Breitenausdehnung, endlich mit der modernen Kampfweise, welche die Truppen dem Blicke des Gegners nach Möglichkeit zu entziehen sucht, d. h. mit dem gesteigerten Bedürfniß, das Gelände auszunutzen. So tritt für den Führer, namentlich in großen Verhältnissen, welche ihm in der Regel einen Standpunkt weit rückwärts anweisen, das Unmittelbare der Beobachtung immer mehr in den Hintergrund; er kann nur aus zahlreichen Wahrnehmungen Anderer sich ein Bild als Grundlage seiner Entschlüsse schaffen. So drängt sich das subjektive Element in den Vordergrund, und doch soll die Entschließung eine objektive sein. Dadurch steigern sich die Anforderungen an die Charaktereigenschaften des Feldherrn — er muß im Stande sein, aus der Menge der Nachrichten, unbewegt durch seelische Eindrücke, sich die Lage klar vor die Augen zu führen und danach zu entscheiden. Das ist nun bei Manöver, Uebungsreisen und Kriegsspiel schwer zum Ausdruck zu bringen, und ein maßgebendes Moment für den Entschluß wird immer fehlen, nämlich die Verantwortung, aber es muß doch angestrebt werden, die Grundlage in der angedeuteten Weise auch beim „Spiel" wenigstens annähernd kriegsmäßig zu gestalten.

In solchen grundsätzlichen Fragen wird es keinen Unterschied machen, ob es sich um die Darstellung kriegerischer Ereignisse zu Wasser oder zu Lande oder auf beiden Elementen handelt.

Schlußwort.

In Anlehnung an die Preußische Armee ist ein einheitliches Deutsches Heer unter dem Befehle Sr. Majestät des Kaisers entstanden; Organisation, Ausbildung und Normen für die Kriegführung beruhen auf geschichtlichen Voraussetzungen, auf den Erfahrungen vieler Kriege, auf denen im Frieden stetig und zielbewußt weitergebaut wurde. Die Kriegsmarine des Reichs ist jüngeren Datums; aus einer kleinen Preußischen wurde sie zur Deutschen; auch dann wuchs sie nur allmählich heran, bis die Erkenntniß der Nothwendigkeit starker Seestreitkräfte auch bei uns zum Durchbruch kam. Kriegerische Thätigkeit in größerem Umfange war ihr noch nicht beschieden, und auch die neueren Erfahrungen größerer Marinen anderer Länder geben kein Vorbild, welches ohne Weiteres zum Muster dienen kann. Somit liegt der Gedanke nicht allzufern, die Erfahrungen des Heeres nach Möglichkeit auch für die Marine nutzbar zu machen; es giebt Vieles, was jeder Art der Kriegführung gemeinsam ist. In diesem Sinne habe ich versucht, in den vorstehenden Betrachtungen überall von den Verhältnissen des Heeres als einer sichern und erprobten Basis auszugehen und zu untersuchen, was davon auf die Flotte übertragbar ist. Ich weiß sehr wohl, daß ich hiermit keineswegs durchweg Neues bringe; wo ich auf verwandte Auffassungen gestoßen bin, habe ich sie dankbar begrüßt. So weiß ich denn auch keinen besseren Schluß als den Ausspruch des Kapitän z. S. Stenzel, „daß die höchsten militärischen Leistungen der Staat erzielen wird, in dem beide Theile der Streitmacht, Heer und Flotte, von der obersten Stelle bis zur untersten in verständnißvollem Einvernehmen zusammenwirken“.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn
Berlin SW., Kochstraße 68—71.

Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW12, Kochstraße 68—71.